



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA



GENILSON SANTANA CORNÉLIO

A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:

Mudanças e permanências em Vitória do Xingu/PA face à construção da UHE Belo Monte

Altamira / PA

2021

GENILSON SANTANA CORNÉLIO

A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:

Mudanças e permanências em Vitória do Xingu/PA face à construção da UHE Belo Monte

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização e Gestão do Território.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Territoriais na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral.

Altamira / PA

2021

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

C814r Cornélio, Genilson Santana.
A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA: Mudanças e
permanências em Vitória do Xingu/PA face à construção da
UHE Belo Monte. / Genilson Santana Cornélio. — 2021.
190 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de
Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2021.

1. Amazônia. 2. Relação cidade-rio. 3.
Mudanças. 4. Permanências. 5. Vitória do Xingu. I.
Título.

CDD 372.89181

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

A RELAÇÃO CIDADE E RIO NA AMAZÔNIA:

Mudanças e permanências em Vitória do Xingu/PA face à construção da UHE Belo Monte

GENILSON SANTANA CORNÉLIO

Aprovada em: 17 de Agosto de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral
(Orientador e Presidente – PPGeo/Ufpa)

Prof. Dr. José Antônio Herrera
(Examinador Interno – PPGeo/Ufpa)

Prof. Dr. José Queiroz de Miranda Neto
(Examinador Interno – PPGeo/Ufpa)

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
(Examinador Externo – NAEA/Ufpa)

Altamira / PA

2021

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, João Evangelista e Marinalva, minhas maiores fontes de incentivo e amor.

AGRADECIMENTOS

Na estrada da vida, sobretudo na vida acadêmica, é comum encontrarmos “pedras” no caminho, obstáculos estes que nos impedem e/ou nos atrasam em determinados objetivos. No entanto, encontramos pessoas nesse percurso que acabam nos ajudando, muitas vezes sem se dar conta. É por isso que este momento destina-se exclusivamente aos agradecimentos àquelas e aqueles que me ajudaram a afastar, superar e até remover as “pedras” do trajeto, algumas inclusive bastante pesadas para ultrapassá-las sozinho.

Por essa razão, neste trabalho, por mais que meu nome apareça como autor principal, Deus, um sem-número de pessoas, além de órgãos e instituições foram substanciais para o seu término. Nada mais justo, neste momento e em todos os outros que forem mencionados esta dissertação, agradecer e lembrar dos proporcionadores de contribuições.

À Deus, sempre em primeiro lugar, pela vida, pelas proteções divinas, pelas oportunidades concedidas, pela maravilhosa família a mim agraciada, pela realização de sonhos (como este), pela sabedoria e discernimento nos momentos necessários, pelos sentimentos de equidade e solidariedade e por todos os momentos por mim vivenciados. Os bons (agradeço a Ele pela oportunidade), os maus (agradeço a Ele pelo aprendizado). Só Tu estás sempre ao meu lado, caminhando junto a mim e guiando todos os meus passos.

Àqueles que me puseram no mundo e sempre se dedicaram para que eu fosse um cidadão do mundo e não apenas um cidadão no mundo, meu pai João Evangelista (Vanjo) e minha mãe Marinalva. O apoio que me deram (e dão!) foi essencial para esta conquista, a nossa conquista.

Ao meu irmão Gilvanei e minhas irmãs Gilcinéia e Gilcilene, agradeço pela amizade familiar, pelas alegrias e pelo companheirismo que sempre nos acompanhou desde a infância. Agradeço também aos meus sobrinhos Gleicielly, Erik Vitor e Arthur pelos momentos de descon(cen)tração durante os momentos difíceis durante o mestrado.

À Laiane Alves Dias, companheira de todas as horas. Gratidão pelo cuidado, atenção, amor e carinho destinados a mim. Perdão pelas ausências em alguns momentos durante estes 2 anos. Obrigado por fazer parte da minha trajetória e por ser essa pessoa a quem tanto amo e admiro.

Ao meu orientador, professor Dr. Márcio Douglas Brito Amaral, pela orientação e pela condução na realização deste trabalho. Registro aqui também meu reconhecimento e minha

admiração pelo ser humano e pelo profissional incrível que és. Nos momentos de “desespero” durante a dissertação foi quem me transmitiu calma e segurança através de suas orientações e conversas. Obrigado, professor, de coração.

Agradeço também às indispensáveis contribuições dos nobres colegas que compõem o LEDTAM (Laboratório de Estudos das Dinâmicas Territoriais na Amazônia): Gleiciely Carvalho, Ítalla Neves, Samara Nascimento, Edilane Amorim, Darlene Silva, Ronicleice Santos, Nathany Melo, Danielly Feitosa, Lucas Lima, Ítalo Gustavo, Leonardo Costa, Thiago Santos, Thiago Miranda, Marcos Braga, Fabrício Teixeira, David Alves e Adriano Rebouças. A ajuda prestada por vocês nas produções cartográficas, nas atividades de campo e nas discussões de texto foram essenciais à pesquisa e sobretudo à minha formação acadêmica.

Do mesmo modo, sou grato também ao Coordenador do LEDTAM, meu orientador de TCC e uma de minhas maiores fontes de inspiração, professor Dr. José Antônio Herrera. Serei eternamente grato pela confiança, pelas orientações e por ter me acolhido junto ao Laboratório.

Gratidão também aos colegas de turma, Adna Abreu, Francivaldo Mendes, Alexandre Lobato, Meyjael Antônio, Igor Renan, Ruan Silva (*in memoriam*), Valdinei Moura, Cícero Nascimento, Guilherme Brito, Elisa Estronioli, Dayse Leite, Clara Baitello, Maria Augusta, Jane Carla e Bárbara Teixeira, por todos os momentos de troca de experiências e conhecimentos durante as aulas.

Aos professores Dr. José Antônio Herrera e Dr. José Queiroz de Miranda Neto pelas intervenções feitas durante o exame de qualificação. As arguições foram, sem dúvida alguma, imprescindíveis e de suma relevância para o desenvolvimento da pesquisa.

Aos colegas de trabalho da E.M.E.F. Professora Raimunda Cabral da Silva, em Vitória do Xingu, com quem dividi as angústias, problemas e desafios de ser um professor da rede pública da educação básica e ao mesmo tempo um estudante de pós-graduação. Consegui conciliar a rotina de trabalho com a rotina de estudos, em boa parte, pela pré-disposição em ajudar de cada um dos colegas desta referida instituição.

À todas e todos que participaram e contribuíram com suas valiosas informações durante a aplicação dos formulários. Agradeço pela disponibilidade de tempo e pela disposição em dialogar no decorrer dos longos formulários de campo.

Por fim, sou grato a todos aqueles que cometi a injustiça de não expor o nome durante estes agradecimentos, mas que me auxiliaram, de algum modo, na realização deste trabalho.

Nem toda palavra é
Aquilo que o dicionário diz
Nem todo pedaço de pedra
Se parece com tijolo ou com pedra de giz (...)

Sonho de uma flauta (O Teatro Mágico)

RESUMO

Esta pesquisa tem como tema central de análise as mudanças e permanências na relação cidade-rio na Amazônia brasileira, apresentando como lócus de estudo a cidade de Vitória do Xingu, localizada à margem direita do rio Tucuruí, próximo de seu exutório com o rio Xingu, na Região Geográfica Intermediária de Altamira, no sudoeste paraense. Sua relevância está relacionada a análise do conjunto de transformações pelas quais a região tem passado nos últimos anos em função da instalação do megaprojeto de construção da Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte no território municipal, expressando uma nova temporalidade na produção (social) do espaço. A principal questão que a pesquisa busca responder é: quais as mudanças e permanências que a cidade de Vitória do Xingu aponta na relação com o rio em decorrência da construção da UHE Belo Monte? O argumento sustentado como hipótese é de que coexistem dentro do espaço intraurbano de Vitória do Xingu mudanças e permanências na relação da cidade com o rio, seja através do uso e apropriação dos espaços, das práticas sócio-espaciais e cotidianas, das atividades econômicas ou do vínculo simbólico e material estabelecido pelos diferentes sujeitos. Através da realização da pesquisa (registros de campo nos espaços centrais da pesquisa, aplicação de formulários junto aos sujeitos locais, além de mapeamento cartográfico e representações espaciais da área de estudo), constatou-se que a cidade de Vitória do Xingu exibe uma dinâmica acentuada, condensada num espaço relativamente curto, passando por mudanças com uma intensidade em um tempo muito veloz. Ao mesmo tempo apresenta dinâmicas ligadas a uma temporalidade passada, evidenciando fortes permanências na relação cidade-rio, como a função portuária desempenhada pela cidade, além de ser um espaço de referência para as vivências e experiências dos sujeitos, que sinalizam práticas e simbolismos atreladas ao uso do rio.

Palavras-chave: Amazônia; Relação cidade-rio; Mudanças; Permanências; Vitória do Xingu.

ABSTRACT

This research has as central theme of analysis the changes and permanences in the city-river relationship in the Brazilian Amazon, presenting as locus of study the city of Vitória do Xingu, located on the right bank of the Tucuruí river, near its outlet with the Xingu river, in the Intermediate Geographic Region of Altamira, in southwest of Pará State. Its relevance is related to the analysis of the set of transformations through which the region has passed in recent years due to the installation of the mega-project of construction of the Belo Monte hydroelectric power plant (HPP) in the municipal territory, expressing a new temporality in the (social) production of space. The main question that the research seeks to answer is: what changes and permanences does the city of Vitória do Xingu point out in the relationship with the river due to the construction of the Belo Monte HPP? The argument supported as a hypothesis is that within the intra-urban space of Vitória do Xingu changes and permanences exist in the relationship of the city with the river, whether through the use and appropriation of spaces, socio-spatial and everyday practices, economic activities or the symbolic and material bond established by the different subjects. Through the research (field records in the central spaces of the research, application of forms with local subjects, as well as cartographic mapping and spatial representations of the study area), it was found that the city of Vitória do Xingu exhibits a marked dynamics, condensed in a relatively short space, undergoing changes with an intensity in a very fast time. At the same time it presents dynamics linked to a past temporality, evidencing strong permanences in the city-river relationship, such as the port function performed by the city, besides being a reference space for the experiences and experiences of the subjects, which signal practices and symbolism linked to the use of the river.

Key-words: Amazon; City-river relationship; Changes; Permanences; Vitória do Xingu.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Atividades com maior valor adicionado bruto no PIB de Vitória do Xingu (PA).	77
Tabela 2 - Principal problema enfrentado no Porto da cidade.	95
Tabela 3 - Forma de aquisição do terreno.	147
Tabela 4 - Mudanças ou efeitos nos bairros derivadas da construção da UHE Belo Monte.	148
Tabela 5 - Principais problemas e desvantagens do bairro.	156

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Fontes de dados e informações necessárias.	27
---	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da população do município de Vitória do Xingu entre 1996 e 2010.	64
Gráfico 2 - Dados demográficos de Vitória do Xingu (PA).	65
Gráfico 3 - Evolução do Produto Interno Bruto (PIB) per capita em Vitória do Xingu (PA) - R\$/habitante.	76
Gráfico 4 - Distribuição espacial da aplicação dos formulários no Porto da cidade.	88
Gráfico 5 - Ramos de atividades dos usuários do Porto/Orla.	89
Gráfico 6 - Tempo de utilização do Porto/Orla.	90
Gráfico 7 - Importância do Rio, do Porto e do Transporte fluvial.	91
Gráfico 8 - Motivos da importância do Rio e do Porto.	92
Gráfico 9 - Principal uso do Rio e do Porto, respectivamente.	94
Gráfico 10 - Ação a ser tomada pelo poder público para melhorar o Porto.	97
Gráfico 11 - Elementos causadores da poluição no/do rio.	98
Gráfico 12 - Mudança verificada no Porto e/ou na orla da cidade após a construção da UHE Belo Monte.	110
Gráfico 13 - Benefícios ocasionados pela construção da Prainha à população local.	111
Gráfico 14 - Malefícios ocasionados pela construção da Prainha à população local.	112
Gráfico 15 - Tempo de funcionamento da atividade no local.	117
Gráfico 16 - Unidades empresariais no município de Vitória do Xingu.	118
Gráfico 17 - Escala de abrangência da atividade comercial.	120
Gráfico 18 - Importância do transporte fluvial, do rio e da orla para as atividades do estabelecimento, no passado e atualmente, respectivamente.	121
Gráfico 19 - Frequência na utilização do transporte fluvial, no passado e atualmente.	124
Gráfico 20 - Importância do rio para a atividade comercial.	125
Gráfico 21 - Forma de transporte mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial (dentro do município e da região do Baixo Xingu).	127
Gráfico 22 - Forma de transporte mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial (dentro do Estado do Pará e da região Amazônica).	128
Gráfico 23 - Importância do transporte rodoviário para as atividades do estabelecimento, no passado e atualmente.	131
Gráfico 24 - Concorrência da atividade comercial com outros estabelecimentos após a construção da UHE Belo Monte.	135
Gráfico 25 - Rendimento (lucro) e comercialização de produtos após a construção da UHE Belo Monte.	137
Gráfico 26 - Meios de comunicação que influenciam no desenvolvimento do negócio.	138

Gráfico 27 - Utilização da máquina de cartão.....	139
--	------------

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização do município de Vitória do Xingu.....	18
Mapa 2 - Rotas aquáticas desempenhadas pela cidade de Vitória do Xingu/PA.	23
Mapa 3 - Regiões Geográficas Intermediária e Imediata de Altamira no estado do Pará.	49
Mapa 4 - Volta Grande do Xingu e estradas de rodagem entre Vitória e Altamira em 1896.....	56
Mapa 5 - Arruamento da cidade de Vitória do Xingu no ano de 2020.....	66
Mapa 6 - Expansão físico-territorial da cidade de Vitória do Xingu/PA entre 1993 e 2020.....	70
Mapa 7 - Localização dos bairros da cidade de Vitória do Xingu/PA.	72
Mapa 8 - Distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais que compõem o EPCS de Vitória do Xingu.....	115
Mapa 9 - Localização do Bairro Centro.	143
Mapa 10 - Localização do Bairro Jardim Dall'acqua.	144
Mapa 11 - Localização do Bairro Nova Conquista.	145

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Vista aérea da cidade de Vitória do Xingu.....	17
Figura 2 - Esquema explicativo do método regressivo-progressivo.	26
Figura 3 - Gravura dos trabalhadores da estrada de Vitória.....	54
Figura 4 - Gravura do início da estrada de Vitória.....	55
Figura 5 - Prefeitura municipal de Vitória do Xingu em 1993.	67
Figura 6 - Homem carregando um recipiente com água proveniente do rio Tucuruí no Porto da cidade (1993).....	68
Figura 7 - Representação dos diferentes períodos em Vitória do Xingu.....	78
Figura 8 - Zoneamento do Porto da cidade.	83
Figura 9 - Porto da REICON.....	84
Figura 10 - Embarcações próximas ao terminal hidro-rodoviário (ao fundo da imagem).	85
Figura 11 - Área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário.	85
Figura 12 - Área da Prainha e do mercado.....	86
Figura 13 - Porto Gabriela.....	87
Figura 14 - Estruturas de embarque e desembarque ao longo do Porto da cidade.....	96
Figura 15 - Situação de improvisado verificada no Porto da REICON.	99
Figura 16 - Mercado do peixe no Porto da cidade.	100
Figura 17 - Usuários do mercado do peixe.	101
Figura 18 - Tipos de pescado encontrados no Mercado do peixe em Vitória do Xingu.	101
Figura 19 - Área da Prainha em Setembro de 2019.	102
Figura 20 - Processo de requalificação da Prainha.	103
Figura 21 - Cartaz da ocorrência do I VITSOL no ano de 2001.....	103
Figura 22 - Outdoor das instalações da Prainha para o VitSol.....	104
Figura 23 - Espacialização da área da Prainha e do mercado.	105
Figura 24 - Placa de requalificação da orla da cidade (2012).	107
Figura 25 - Estrutura do terminal hidro-rodoviário da cidade.....	108
Figura 26 - Praça no Porto da cidade.	108
Figura 27 - Dinâmica verificada na Prainha aos finais de semana.....	113
Figura 28 - Estabelecimento comercial que carrega o adjetivo “Porto”.	122

Figura 29 – Outros estabelecimentos comerciais com o adjetivo “Porto”	123
Figura 30 - Carga e descarga de produtos no Porto da cidade (hibridez rodo-fluvial).	132
Figura 31 - Estivadores no Porto da cidade.....	132
Figura 32 - Agente social (carroceiro) exercendo sua atividade econômica no Porto da cidade.	133
Figura 33 - Atividade comercial na avenida (rodovia).	134
Figura 34 - Estabelecimento comercial na cidade com caixa informatizado e máquina de cartão. ...	140
Figura 35 - Placa de inauguração da Arena Xingu.....	149
Figura 36 - Estádio Padre João no ano de 2004.	150
Figura 37 - Estádio municipal de futebol Padre João (Arena Xingu).	151
Figura 38 - Vista interna da Arena Xingu.	152
Figura 39 - Visão noturna da quadra do bairro Jardim Dall'acqua.....	153
Figura 40 - Rua sem pavimentação nem calçada (Bairro Centro - 2011).	154
Figura 41 - Ruas pavimentadas, com calçadas e drenagem pluvial (Bairro Centro).	155
Figura 42 - Estrutura das ruas do bairro Nova Conquista.	155
Figura 43 - Estrutura de algumas residências abaixo do nível da rua.	158
Figura 44 - Vista interna do novo mercado municipal no bairro Jardim da Alegria.	159
Figura 45 - Residência com estrutura de palafita no bairro Nova Conquista.....	161
Figura 46 - Embarcação sendo construída em uma residência no bairro Nova Conquista.	161
Figura 47 - Igreja Católica (Paróquia Nossa Senhora Auxílio dos Cristãos).	162
Figura 48 - Fiéis aguardando a procissão fluvial.	163
Figura 49 - Habitação as margens do Igarapé do Facão, bairro Jardim da Alegria.	164

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ARCON	Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado
ASCOM	Assessoria de Comunicação
EIPS	Eixo Principal de Comércio e Serviços
GPI	Grandes Projetos de Investimentos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NESA	Norte Energia Sociedade Anônima
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PMVX	Prefeitura Municipal de Vitória do Xingu
REICON	Rebello Indústria, Comércio e Navegações
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento de Vitória do Xingu
UHE	Usina Hidrelétrica

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1 - A CIDADE HÍBRIDA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO: NOTAS SOBRE A RELAÇÃO CIDADE-RIO.....	32
1.1 REFLEXÕES TEÓRICAS SOBRE A PRODUÇÃO (SOCIAL) DO ESPAÇO	33
1.2 AS DINÂMICAS URBANODIVERSAS DA/NA AMAZÔNIA	36
1.3 A RELAÇÃO CIDADE E RIO: O QUE MUDA E O QUE PERMANECE?	43
2 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL E FORMAÇÃO URBANA EM VITÓRIA DO XINGU: UM EXERCÍCIO DE PERIODIZAÇÃO	47
2.1 O RIO E A CIDADE: FORMAÇÃO DO ESPAÇO VITORIENSE	50
2.2 A CIDADE E A RODOVIA: NOTAS SOBRE O CARÁTER RODOVIÁRIO DE VITÓRIA DO XINGU.....	53
2.3 O RIO, A HIDRELÉTRICA E A CIDADE	59
2.4 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E EXPANSÃO FÍSICO-TERRITORIAL NA CIDADE DE VITÓRIA DO XINGU	62
2.5 VITÓRIA DO XINGU EM DIFERENTES PERÍODOS	77
3 – A HIDRELÉTRICA SOBRE O RIO E O RIO SOB A HIDRELÉTRICA: IDENTIFICANDO AS MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS.....	80
3.1 DO PORTO VITÓRIA AO PORTO DE VITÓRIA: DO ESPAÇO DE ARRANJO LOGÍSTICO AO ESPAÇO DE INTERMEDIACÃO INTERREGIONAL.....	81
3.1.1 A dialética da estrutura do Porto da cidade: entre a ausência e a existência	94
3.1.2 O mercado e a prainha ao longo do Porto: o desencontro de tempos e espaços	100
3.1.3 A construção da UHE Belo Monte e as alterações espaciais no Porto da cidade.....	106
3.2 A RELAÇÃO CIDADE-RIO VISTA SOB A PERSPECTIVA DO EIXO PRINCIPAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DA CIDADE.....	114
3.2.1 A importância do rio, da orla e do transporte fluvial para as atividades econômicas	119
3.2.2 A rodovia, o transporte rodoviário e a coexistência rodo-fluvial	130
3.2.3 A hidrelétrica, a modernização do espaço da cidade e as implicações nas atividades comerciais	134
3.3 OS PADRÕES DE ASSENTAMENTOS HABITACIONAIS EM VITÓRIA DO XINGU: O RIBEIRINHO, O ESPONTÂNEO E O RODOVIÁRIO-INDUZIDO	141
3.3.1 A (trans)formação dos bairros em função da UHE Belo Monte	147
3.3.2 As referências, marcas e identidades reveladas pelos habitantes nos espaços de assentamento	160
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	166
REFERÊNCIAS.....	172
APÊNDICES	176

INTRODUÇÃO

As cidades amazônicas apresentam características diferenciadas das demais cidades predominantes no Brasil e no mundo, isso por que as suas dinâmicas contemplam peculiaridades culturais, modos de vida tradicionais e relações sociais históricas e geográficas específicas. Coexistem nesses núcleos urbanos formas e funções de tempos passados em meio a espacialidades e funcionalidades recentes e contemporâneas, ou seja, ora evidenciando mudanças, ora permanências na relação da cidade com as águas (TRINDADE JÚNIOR; TAVARES, 2008).

Isto se torna mais evidente quando se trata de cidades ribeirinhas, as quais a formação histórica e a constituição espacial se deram a partir da configuração de relações diretas com o rio (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008). No entanto, ao longo do tempo, novas dinâmicas são forjadas e algumas delas sofrem significativas mudanças e apontam para rumos distintos de seu processo histórico. Essa relação das cidades com o rio, na verdade, é uma forma de compreender a relação cidade e região na Amazônia.

Nesse contexto, apresenta-se como lócus de estudo a cidade de Vitória do Xingu, localizada à margem direita do rio Tucuruí, próximo de seu exutório com o rio Xingu, na Região Geográfica Intermediária de Altamira (IBGE, 2017), no sudoeste paraense. O município foi criado por lei em 1991, mas sua origem remonta ao século XVIII, quando houve a necessidade da abertura de uma trilha para transpor a “Volta Grande do Xingu”, trecho rochoso que impedia a navegabilidade até a montante do rio, onde hoje se situa a cidade de Altamira.

Foi se constituindo um pequeno povoado a beira do rio que se caracterizava como um porto de embarque e desembarque para os sujeitos que objetivavam se deslocar a montante ou a jusante do trecho da “Volta Grande”. Estes sujeitos que vinham da jusante da “Volta Grande” atracavam no porto de Vitória e seguiam pela trilha até o local que hoje está situada a cidade de Altamira, e onde novamente poderiam ter acesso ao rio Xingu já a montante do trecho rochoso (mapa 1).

De certo que Vitória do Xingu se constituiu enquanto cidade pela importância geográfica que o rio assumiu no passado. Destaca-se ainda que a formação espacial da cidade tem relação direta com o rio e uma forte dimensão ribeirinha, não somente em termos de localização a margem das águas, mas a partir das dinâmicas e elementos socioculturais e econômicos que a caracterizam. Revela-se então como objeto de estudo a produção do espaço urbano de Vitória do Xingu a partir da relação da cidade com o rio.

Torna-se importante destacar que a referência empírica de estudo apresenta um caráter híbrido de produção do espaço, em que os arranjos espaciais estabelecem dinâmicas com o rio (evidenciando um aspecto ribeirinho à cidade), com a estrada através da rodovia PA -415 e da Transamazônica (BR-230) - assegurando à cidade um aspecto rodoviário, e também com a implantação da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, inserindo a cidade no contexto da nova fronteira energética para a Amazônia.

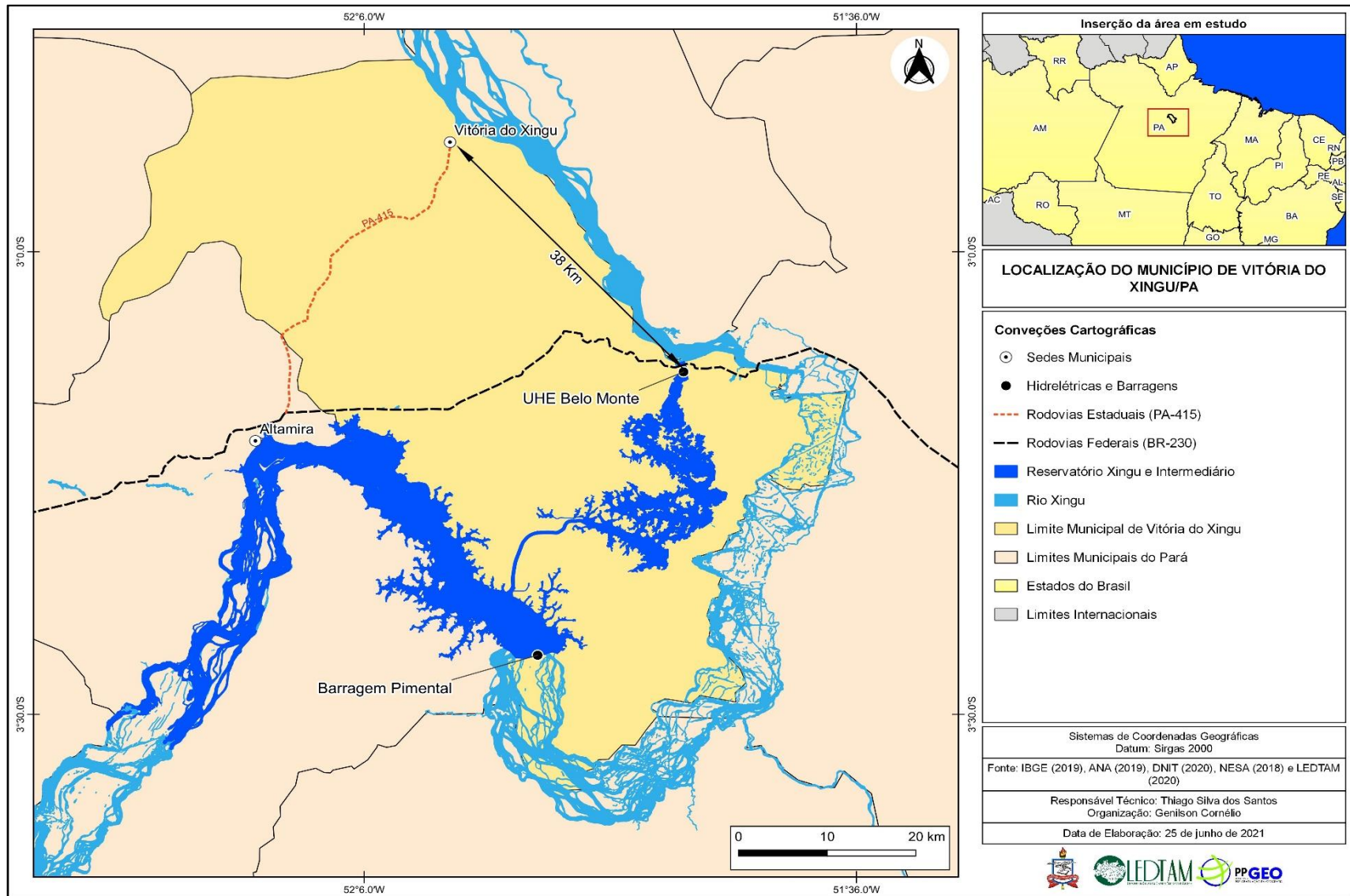


Figura 1 - Vista aérea da cidade de Vitória do Xingu.

Foto: Erick Aguiar (2019).

Mais recentemente, o espaço urbano em análise passa a vivenciar lógicas diferenciadas em decorrência da instalação da quarta maior hidrelétrica do mundo¹ e a maior hidrelétrica 100% brasileira, a Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte, o que lhe confere uma outra particularidade associada a padrões externos à realidade socioespacial vitoriense. Toma-se então nessa pesquisa como evento de referência a construção do empreendimento Belo Monte e as novas dinâmicas espaciais intra-urbanas que (re)configuram as relações que a cidade estabelece(u) com o rio ao longo do tempo.

¹ De acordo com a Norte Energia (2020), a Usina Hidrelétrica de Belo Monte é considerada a quarta maior hidrelétrica do mundo na capacidade de gerar energia (11.233 MW). As três maiores hidrelétricas do mundo são, respectivamente: Três Gargantas, na China (22.500 MW); Itaipu, Brasil e Paraguai (14.000 MW); e, Xiluodu, na China (13.860 MW).



Mapa 1 - Localização do município de Vitória do Xingu.

O tema se centra na análise dos elementos que apontam para mudanças e quais se configuram enquanto permanências na relação da cidade com o rio. É imprescindível a análise das mudanças a partir da construção da UHE Belo Monte, crendo que ela expressa uma nova temporalidade na produção (social) do espaço, conforme abordam Malheiro e Trindade Jr. (2009) ao discutirem cidades ribeirinhas do baixo Tocantins. Para os autores, “essas cidades convivem permeadas pela tensão entre o novo e o herdado do passado, entre o que chega e altera e o que permanece” (MALHEIRO e TRINDADE JR., 2009, p. 3).

Vitória do Xingu manifesta características de cidade ribeirinha e de cidade rodoviária pela dinamização em função da estrada (rodovia PA-415), e que recentemente comporta novas dinâmicas em função de lógicas externas, proveniente de uma demanda energética nacional. Assim, articulam-se na cidade diferentes usos e apropriações do espaço.

Pelo fato da cidade sustentar uma heterogeneidade de usos e apropriações do espaço, há uma coexistência de elementos que também se afirmam enquanto permanências na relação com o rio, da mesma forma que algumas práticas apontam para mudanças no âmbito de cidade ribeirinha. Dessa forma, é importante investigar onde a relação da cidade com o rio se manifesta, valendo-nos de espaços pré-determinados, tais como o Porto, a Área principal de comércio e serviços e os espaços de assentamento (novas espacialidades urbanas pós instalação do empreendimento hidrelétrico). Isso se faz necessário para analisar o conteúdo ligado ao rio e a reprodução do conteúdo social que se faz presente na cidade.

Os espaços urbanos são frequentemente transformados pela ação humana e pelo modo de organização coletiva da sociedade através do trabalho, e desse processo resultam paisagens diversas, construídas através da materialização humana no espaço. Essas ações ao longo do tempo se configuram em espaços que marcam temporalidades distintas, ora afirmando reflexos do passado, ora apontando novos elementos e novas práticas sociais sobre o espaço.

A afirmação nos remete aos escritos de Harvey (2013) sobre a teoria do desenvolvimento geográfico desigual, a qual leva em consideração que as configurações espaciais que resultam de dinâmicas desiguais provocam uma distinção das relações sociais, bem como uma reconfiguração de formas e funções espaciais. Elas não apenas resultam, mas também produzem novas dinâmicas no espaço, por isso Harvey pondera que essas configurações se são como momento ativo na reprodução ampliada.

Essas proposições nos permitem ressaltar que em Vitória do Xingu tem-se uma incorporação de capitais externos à região como forma de expansão da matriz energética

brasileira através da construção da Usina de Belo Monte. Esse evento representa formas de acumulação de capitais através da exploração dos recursos naturais. Assim, ao mesmo tempo em que há uma acumulação de capital, o sistema capitalista produz também espaço e espacialidades (HARVEY, 2013).

Tal definição implica para aquilo que Harvey (2004) denomina como “ajuste espacial”, quando o autor afirma que “vastas quantidades de capital fixo em um determinado local atuam como uma carga para a busca de um ajuste espacial em outro lugar” (HARVEY, 2004, p. 98). É nesse sentido que a Amazônia se torna palco para alívio de capitais de determinados setores já saturados, tendo em vista as potencialidades de acumulação existentes na região em função da grande quantidade de recursos naturais.

A hidrelétrica assume então um papel preponderante no processo de desenvolvimento e ordenamento territorial da região, no qual a cidade de Vitória do Xingu está inserida. Como consequência disso, é idealizado para a cidade um conjunto de ações (construção de equipamentos públicos e de lazer) como forma de condicionante² aos impactos ocasionados pelo empreendimento ao território municipal. Com efeito, essas ações representam alterações na dinâmica espacial, social, econômica e cultural da cidade, impondo lógicas modernas e contemporâneas ao espaço urbano.

Nesse sentido, Oliveira (2006) pondera que as pequenas cidades ribeirinhas manifestam relações de espaço e tempo de forma dinâmica, e que mesmo sendo submetidas às novas lógicas de produção social do espaço, apresentam resistências caracterizando “neste início de século XXI, uma das mais raras permanências, refletindo e iluminando miticamente a cultura” (OLIVEIRA, 2006, p. 28).

Dessa forma, tendo em vista a não homogeneidade urbano regional, o problema que se apresenta é o fato de que as cidades ribeirinhas são gradativamente transformadas a medida que políticas de desenvolvimento regional são materializadas na Amazônia brasileira, provocando implicações nesses espaços que apresenta(va)m ritmos distintos da realidade atual. A partir da introdução de novas formas espaciais, novas relações sociais são desenvolvidas, reverberando em mudanças que dialeticamente passam a conviver com aspectos que não são alterados.

É nesse contexto que se apresenta a problemática da pesquisa, concebendo-a de maneira multiforme, que para especificá-la manifesto-a a partir de uma indagação central: quais as

² As condicionantes são uma série de compromissos que o empreendedor e o Governo Federal assumiram para obter e manter a autorização do empreendimento. Traduzem-se enquanto obras e ações como forma de atenuar os impactos nos municípios atingidos.

mudanças e permanências que a cidade de Vitória do Xingu aponta na relação com o rio em decorrência da construção da UHE Belo Monte?

Em torno dessa questão geral, resta considerar outras temáticas que avancem no entendimento das permanências e das mudanças na relação cidade-rio conexas ou não ao evento do empreendimento. Nesse sentido, a problemática geral apontada acima, por sua vez, desenrola-se em outras quatro, as quais questionam:

- Qual a importância do rio/porto na dinâmica socioeconômica e na produção do espaço de Vitória do Xingu, tanto na orla quanto em sua área central?
- Quais as principais transformações ocorridas na relação da cidade com o rio em Vitória do Xingu face a instalação da UHE Belo Monte?
- Quais as mudanças e permanências nas práticas sócio-culturais definidas a partir da relação da cidade com o rio?
- Como ocorreu a (re)estruturação interna da cidade de Vitória do Xingu tendo em vista a relação cidade-rio após a construção da UHE Belo Monte?

O propósito dessas análises é centrado nas possibilidades de se compreender as especificidades das cidades ribeirinhas da Amazônia, que mesmo submetidas a tentativas de ordenamentos territoriais pautados em lógicas capitalistas, ainda resistem e refletem tempos históricos diferenciados, capazes de reverberar práticas sócioespaciais de permanência na relação com o rio.

Schor (2013, p.68) destaca que “conhecer a realidade urbana na Amazônia é sem sombra de dúvida de extrema importância para se compreender os diversos processos contraditórios da modernização que chegam, se instalam e modificam toda uma realidade muitas vezes já secular”. Assim, justificar-se-á a pesquisa em três aspectos, a saber: i) relevância científica; ii) relevância social; e iii) relevância pessoal.

Como relevância científica, destaca-se o trabalho pela importância intelectual e a prática do assunto investigado, no sentido de colaborar com a produção do conhecimento científico entre as pesquisas e os pesquisadores que estudam mudanças e permanências na relação de cidades amazônicas com o rio.

A relação cidade-rio na região amazônica já vem sendo estudada por diversos autores, tais como Trindade Jr. e Tavares (2008) Lima (2010), Costa (2012). Alguns deles inclusive contribuirão significativamente no presente estudo. No entanto, apesar dos valiosos trabalhos centrados em estudar a relação cidade-rio na Amazônia, a presente pesquisa almeja estudar uma

realidade nova (Vitória do Xingu), distinta das demais pesquisas já realizadas no município. Além disso, a investigação espacial evidencia um processo recente (mudanças e permanências face à construção da UHE Belo Monte). À vista disso, a pesquisa teve o propósito de fornecer para a Geografia uma contextualização marcada pelas análises do que muda e do que permanece em uma pequena cidade ribeirinha frente a um grande projeto de investimento como a usina de Belo Monte.

Destarte, justifica-se esta pesquisa através da relevância social pelo intuito de demonstrar um panorama das transformações sócio-espaciais pelas quais passa a cidade de Vitória do Xingu, ocasionadas em grande medida pela construção da usina. Esse trabalho também assume a importância de compreender e ao mesmo tempo possibilitar que a sociedade compreenda as mudanças e as permanências na relação da cidade com o rio, simbolizando as permanências como elementos que marcam relações mantidas historicamente que não foram alteradas por ações de “desenvolvimento” propagandeadas pelos projetos de grande escala que não atendem à demanda de “desenvolvimento” da sociedade.

Por fim, como justificativa pela relevância pessoal da pesquisa, destaca-se que ela contribuiu, de alguma forma, para o desenvolvimento científico do pesquisador, numa nova visão e compreensão do espaço urbano local, o que permitiu contribuir com a ciência e a pesquisa geográfica amazônica de forma a dar aporte a quem estuda sobre o presente tema em outros locais do globo.

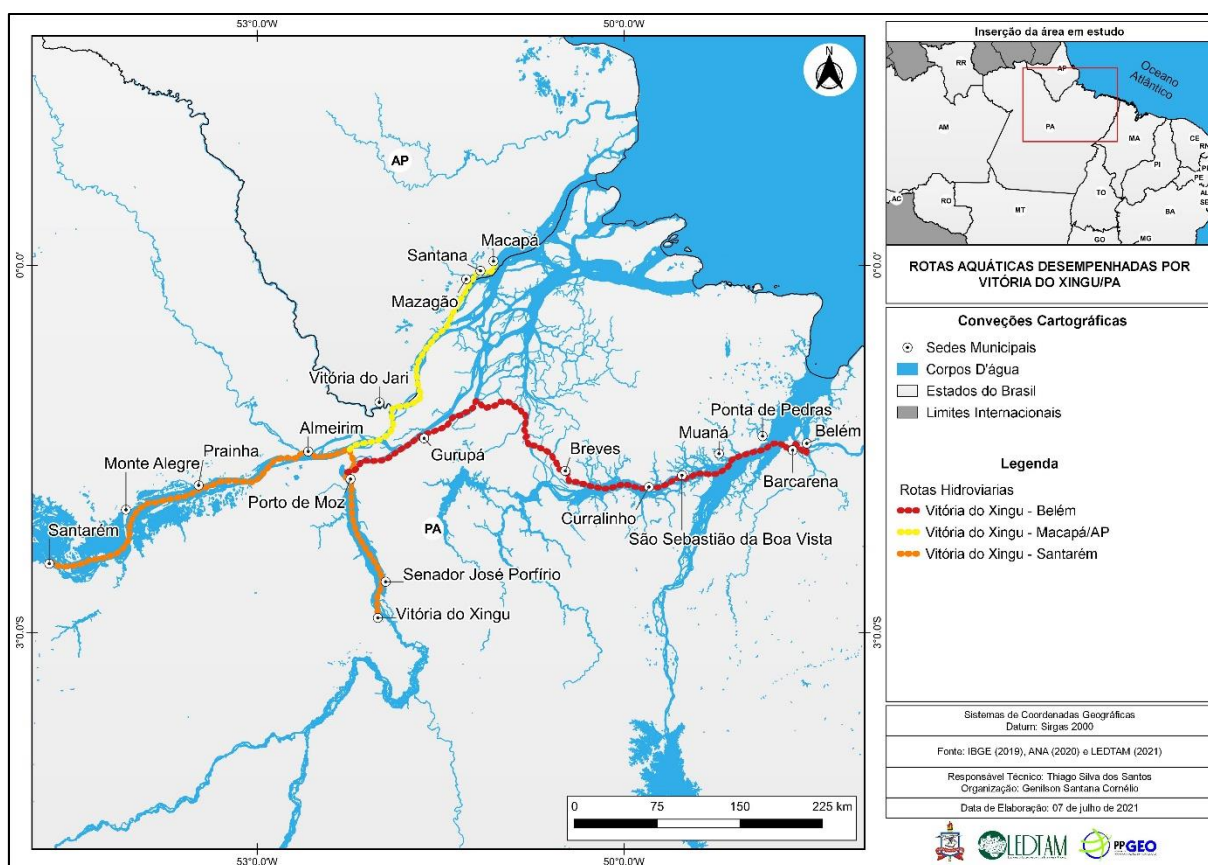
O objetivo geral da pesquisa centrou em analisar as mudanças e permanências na relação cidade-rio em Vitória do Xingu face a construção da UHE Belo Monte. Isto posto, este objetivo central é desdobrado e se apresenta em quatro objetivos específicos:

- Verificar a importância do rio/porto na dinâmica econômica e social de Vitória do Xingu a partir da produção do espaço na orla e na sua área central;
- Identificar as principais transformações ocorridas na relação cidade-rio em Vitória do Xingu em face da instalação da UHE Belo Monte;
- Entender as mudanças e permanências nas práticas sócio-culturais definidas a partir da relação cidade-rio;
- Analisar a estruturação interna da cidade de Vitória do Xingu tendo em vista a relação cidade-rio após a construção da UHE Belo Monte.

O argumento principal que ora se apresenta como hipótese é que coexistem dentro do espaço intra-urbano de Vitória do Xingu mudanças e permanências na relação da cidade com o

rio, seja através do uso e apropriação dos espaços, das práticas sócio-espaciais e cotidianas, das atividades econômicas ou do vínculo simbólico e material estabelecido pelos diferentes sujeitos. Mesmo após as recentes políticas de desenvolvimento regional implementadas a partir da construção da usina, o rio não deixa de ter a sua importância e reafirma o caráter ribeirinho da cidade, apontando as permanências (o que elas significam), assim como o sentido das mudanças.

Como argumento complementar à primeira problemática específica, acredita-se que o rio contribui significativamente na dinâmica socioeconômica da cidade pelo fato de possibilitar o escoamento da produção, além do transporte regional de pessoas e mercadorias. A cidade se conecta através das águas com uma cidade média (Santarém/PA), a capital do estado (Belém/PA) e a capital do estado do Amapá (Macapá/AP). Além disso, conecta-se ainda com as demais cidades localizadas ao longo dessas rotas, conforme evidencia o mapa 2.



Mapa 2 - Rotas aquáticas desempenhadas pela cidade de Vitória do Xingu/PA.

Não existem rotas fluviais de Vitória do Xingu com outras cidades no sentido oposto do rio, levando em consideração que nesse percurso há a região da Volta Grande do Xingu, local em que encontra-se um grande número de cachoeiras com trechos que impedem a navegação.

Ainda assim, conforme a articulação espacial fluvial desempenhada por Vitória do Xingu verificada pelo mapa 2, através do porto, a cidade regionalmente importa e exporta rebanhos, veículos, materiais de construção e produtos alimentícios diversos. O porto também comprova sua relevância através das práticas econômicas cotidianas de comercialização e venda de pescados locais, além da comercialização da produção proveniente da agricultura familiar. Crê-se que a área principal de comércio e serviços da cidade preserva em alguns aspectos a relação com o rio, como na obtenção da mercadoria para revenda (que em grande parte chega através do fluxo hidroviário), e também através dos consumidores das comunidades ribeirinhas e das demais cidades que utilizam o rio para adquirir produtos e serviços em Vitória do Xingu.

Como hipótese às principais transformações ocorridas na relação da cidade com o rio face a instalação da usina de Belo Monte considera-se as novas espacialidades urbanas (ocupações irregulares), ocupadas em grande medida pela população de baixo poder aquisitivo, as quais sofriam pela escassez de moradia em decorrência do aumento demográfico provocado pelas oportunidades de emprego promovidas pelo empreendimento. Essas ocupações se deram ao longo da rodovia PA-415 e apresentam uma ligação maior com a estrada, um caráter mais rodoviário do que ribeirinho, o que acreditamos ser um fator de mudança na relação da cidade com o rio. No entanto, depreende-se que esses novos assentamentos, mesmo estando distantes das águas, podem apresentar diferentes níveis de interação com o rio e às práticas sócio-espaciais que o caracterizam.

Em relação as mudanças e permanências nas práticas sócio-culturais, acredita-se que estas ainda permanecem de forma vigorosa nos conteúdos sociais locais. Lança-se a hipótese de que apesar das mudanças espaciais e dos novos objetos espaciais instalados na cidade, a cultura e as práticas sociais, simbólicas e religiosas se expressam fortemente no imaginário da população, que pode ser evidenciada através da festividade da padroeira do município (Nossa Senhora Auxílio dos Cristãos) que acontece tradicionalmente todos os anos no mês de maio. O evento religioso e cultural da cidade reúne centenas de fiéis nas procissões pelas ruas da cidade e também por via fluvial, como ato de devoção e demonstração de fé.

Por fim, acredita-se que a estruturação interna da cidade ocorreu inicialmente tendo o rio como a principal referência, mas a estrada também desempenhou/desempenha um papel determinante nessa (re)configuração espacial.

A dialética existente nas mudanças e permanências na relação da cidade com o rio, nos permite pensar a pesquisa sob o escopo do método materialista histórico e dialético como

método de investigação e de explicação, partindo da hipótese fundamental da dialética, de que não existe nada eterno, fixo, tudo está em constante transformação, tudo está sujeito ao contexto histórico dinâmico e da modificação, resultando na configuração de espaços permeados por relações dinâmicas e contraditórias.

Legitima-se então as ponderações de Trindade Jr. (2008), quando se utiliza do pensamento de Santos (1982) para afirmar que é importante que os estudos geográficos priorizem a formação histórica dos espaços urbanos como ferramenta para a compreensão da realidade concreta.

Martins (1996), fundamentado nos estudos de Lefebvre sobre Marx, afirma que as relações sociais não são similares e não transcorrem no mesmo período. Nas palavras do autor, “coexistem relações sociais que tem datas diferentes e que estão, portanto, numa relação de descompasso e desencontro” (MARTINS, 1996, p. 15).

Lefebvre (1974a) propõe uma concepção de **formação econômico-social** emergido na teoria da produção do espaço, a qual tem uma importância tanto teórica, quanto metodológica. Pela sua importância teórica destaca-se as possibilidades de análise do que muda e o que permanece ao longo do tempo na relação da cidade com o rio, tendo em vista que essa noção viabiliza a interpretação do espaço a partir da diversidade de tempos históricos, numa relação constante entre o espacial e o temporal (MARTINS, 1996). Com relação a importância metodológica, evidencia-se o **método regressivo-progressivo**, o qual está emergido na noção acima exposta e que através dele, torna-se possível constatar e resgatar as temporalidades desencontradas, dito de outra forma, perceber o desencontro de temporalidades no espaço.

A fim de compreender o método regressivo-progressivo de Lefebvre, evidencia-se a figura 2.

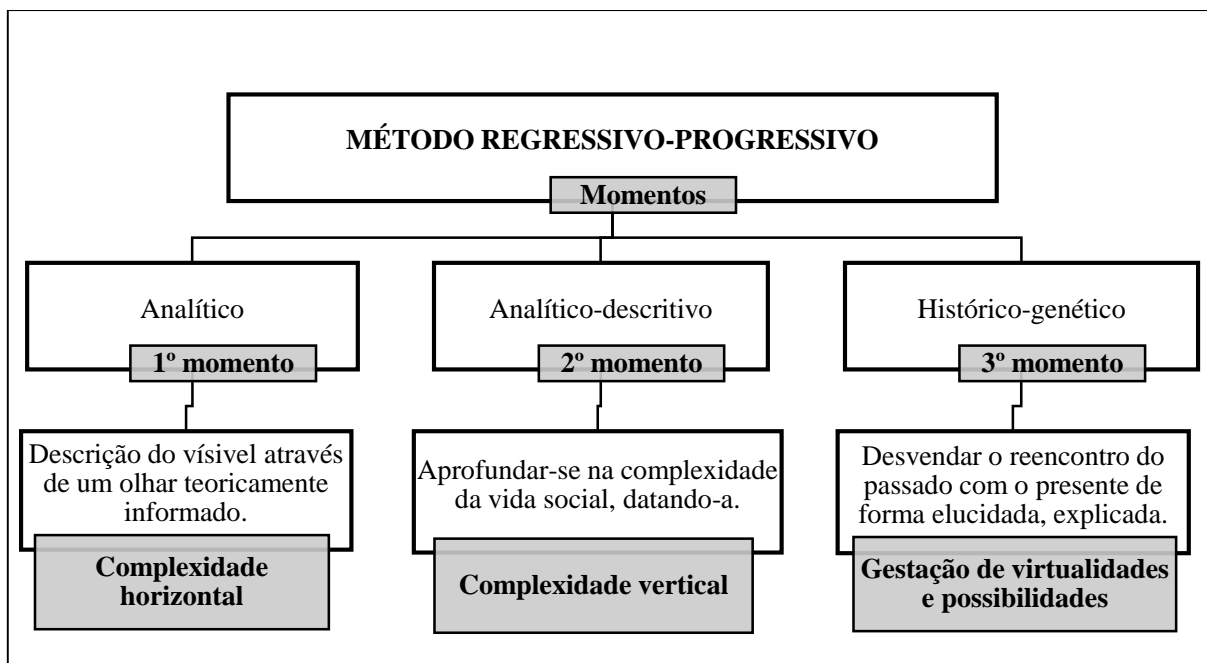


Figura 2 - Esquema explicativo do método regressivo-progressivo.

Fonte: Martins (1996). **Nota:** Organização do autor.

A figura 2 tem por objetivo facilitar a interpretação do método com base nos escritos de Martins (1996). Para o autor, na fase analítica do método, o qual se apresenta como primeiro momento, o pesquisador deve, como o próprio nome recomenda, analisar a diversidade de relações sociais a partir de uma observação cientificamente informada. Esse momento destina-se a analisar a complexidade horizontal da vida social.

Após isso, o cientista deve-se aprofundar no segundo momento do método, que além das análises das relações sociais, é necessário descrevê-las, datá-las. Nessa fase, o pesquisador examina cada relação social a partir de uma data ou de um período, o que aufer a possibilidade de distinguir no espaço o desencontro de temporalidades. Assim, é possível adentrar na complexidade vertical da vida social.

Por fim, no terceiro momento do método, o pesquisador assimila o presente de uma forma explícita, compreendendo que cada relação social tem uma origem (gênese) e um histórico, que a constituiu daquela forma e não de outra qualquer. Nessa fase o cientista evidencia o residual e ainda, aquilo que não se consumou. Compreendendo o desencontro de temporalidades verifica-se que algumas relações sociais estão apenas nas possibilidades do real. Nesse momento do método, está a gestação de virtualidades e possibilidades, daquilo que ainda não é, mas que pode ser (MARTINS, 1996).

Nesse sentido, como procedimentos de pesquisa serão necessários pesquisas bibliográficas constantes, obtenção de dados secundários em órgãos oficiais, instituições e secretarias, conforme evidencia o quadro 1.

Quadro 1 – Fontes de dados e informações necessárias.

FONTE	INFORMAÇÕES RELEVANTES
Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado (ARCON)	Dados quantitativos relacionados à quantidade de embarcações, tipos de rotas, frequência de deslocamento de empresas de navegação e transporte intermunicipal de passageiros e cargas.
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)	Dados e informações referentes ao Censo Demográfico, estimativas populacionais, bases cartográficas municipais e regionais, e, percentuais de receitas oriundas de fontes externas.
Norte Energia S.A. (NESA)	Dados e informações pautados nos Planos e Projetos de condicionantes na Área de Influência Direta e Indireta.
Secretaria Municipal de Planejamento de Vitória do Xingu (SEPLAN)	Dados e informações relacionados aos espaços de ocupação intra-urbano, tais como os sentidos de apropriação e os processos de regularização fundiária.

Fonte: Elaboração do autor.

A investigação de documentos, dados e informações a partir do exposto no quadro 1 acima será baseado nas técnicas de análise documental de Cellard (2010). Para o autor, a análise documental é “um método de coleta de dados que elimina, ao menos em parte, a eventualidade de qualquer influência a ser exercida pela presença ou intervenção do pesquisador” (CELLARD, 2010, p. 295). Dessa forma, através da análise documental a pesquisa incorpora uma perspectiva temporal como alternativa à compreensão do social.

Foram realizados registros de campo (fotografias) nos espaços centrais da pesquisa, a saber: porto, área principal de comércio e serviços e nos espaços de ocupação intra-urbano. Necessitou-se ainda a aplicação de formulários e entrevistas junto aos sujeitos locais, além de mapeamento cartográfico e representações espaciais da área de estudo.

Como técnicas de pesquisa para auxiliar na coleta de dados foram necessários a aplicação de **formulários** em alguns pontos da cidade, a saber: no porto, para verificar as diferentes formas de uso e apropriação do espaço; na área principal de comércio e serviços, para verificar o nível de interação das atividades econômicas com o rio e com a estrada; e nos espaços de ocupação intra-urbano, para verificar o nível de interação material e simbólico com o rio. Nessa etapa da pesquisa, foram aplicados um total de 255 formulários, divididos da seguinte forma: 50 no Porto da cidade, 55 na área principal de comércio e serviços e 150 nos espaços de assentamento intra-urbano.

Por fim, fazia-se extremamente necessário a realização de **entrevistas semiestruturadas** com agentes que assumem papéis importantes na relação da cidade com o rio, tais como moradores, trabalhadores, comerciantes, além de usuários do porto e de espaços de lazer. Estes agentes foram identificados ao longo da aplicação dos formulários para em um outro momento realizarmos as entrevistas. Devido os constantes decretos municipais e estaduais de suspensão das atividades na cidade, a aplicação foi sendo adiada, o que gerou dificuldades para a realização plena dessa importante etapa da pesquisa. As consequências dessa não realização acarretou perdas empíricas para o trabalho no sentido de não conseguir esclarecer a realidade vitoriense a partir da fala dos sujeitos.

Nesse sentido, partimos das colocações de Harvey (1980, p. 13) de que “a cidade é visivelmente, uma coisa complicada”. No entanto, vários tem sido os trabalhos que buscam compreender ou ao menos se aproximar de uma compreensão de cidade e dos elementos sócioespaciais que a compõe. Dessa forma, na tentativa de analisar uma cidade deve-se relacionar a forma espacial que ela assume aos processos sociais ao longo do tempo (HARVEY, 1980).

É frequente perceber nos estudos sobre as cidades o “desencontro de temporalidades”, que pode ser entendido pela coexistência de atividades e modos de vida “antigos” convivendo dialeticamente com novas atividades e modos de vida, expressando no espaço “múltiplas temporalidades” (TRINDADE JÚNIOR, 2008).

Situando a pesquisa em termos de escalas de análise, busca-se primeiramente conceituar o que se entende por cidade ribeirinha, tendo em vista que nem todas as cidades localizadas à beira de corpos hídricos são essencialmente ribeirinhas. Para isso, utilizar-se-á as obras de Santos (1994), Silva e Malheiro (2005), Trindade Jr., (2006), Trindade Jr., Silva; Amaral (2008), Trindade Jr., (2013) e Trindade Jr. (2021).

Para Trindade Jr., Silva e Amaral (2008), as cidades ribeirinhas denotam características próprias, que só podem ser interpretadas de forma conexa ao conteúdo regional no qual estão inseridas. Dessa forma, cada cidade evidencia uma diversidade de formas-conteúdo, que para compreendê-las torna-se necessário uma análise do processo de produção do espaço, apreendendo como ocorreu historicamente a formação dessas cidades.

À vista disso, a pesquisa tem por base a teoria da produção do espaço a partir das obras de Lefebvre (1974a e 1974b), haja vista sua importância por agregar as concepções de cidade e espaço em uma teoria social, permitindo a compreensão e a análise dos processos espaciais em cada momento histórico.

Para isso, remete-se a discussão a abordagem de Lefebvre (1974b) quando propõe entender não apenas a produção do espaço, mas a reprodução do espaço. Para o autor, analisando apenas a produção pode-se fazer um estudo fragmentado e descaracterizar a reprodução. Dito isso, cabe-se entender o espaço não apenas como materialidade ou a configuração territorial, porém, a produção de relações que nos fazem produzir o espaço (LEFEBVRE, 1974b).

Para entendermos a produção do espaço a partir de Lefebvre (1974a), é necessário evidenciar o que o autor chama de “momentos da produção do espaço”: espaço percebido (prática espacial), espaço concebido (representação do espaço) e espaço vivido (espaço da representação). Nas palavras de Trindade Jr. (2008):

A prática espacial é a dimensão do percebido e corresponde à materialização física das formas espaciais construídas, pressupondo uma reunião de usos e de funcionalidades distintas. A representação do espaço é o concebido, representações mentais do espaço ligadas principalmente ao saber disciplinar, ao planejamento urbano, às políticas urbanas e ao poder. Ademais, expressa símbolos e imagens que definem a vida pragmática, como aquela concebida pelos planejadores, urbanistas e tecnocratas. O espaço da representação é o espaço vivido, que relaciona as diversas práticas cotidianas dos sujeitos, repletas de significados e que contêm a dimensão do “irracional”, das emoções, do subterrâneo, das obras e dos símbolos, recobertos de códigos, linguagens, resíduos e resistências sociais (TRINDADE JR., 2008, p. 176).

Em anuência à citação acima, evidencia-se a necessidade de uma análise do objeto a partir desses momentos da produção do espaço, buscando analisar o espaço conexo às práticas sociais.

Para além do exposto, torna-se importante contextualizar a pesquisa a partir de obras como as de Harvey (1980), quando esclarece que os estudos tocantes ao espaço perpassem por

uma leitura do que ele sustenta como espaço absoluto, relativo e relacional. Os conceitos, segundo Harvey (1980), além da simples posição geográfica absoluta, independente das relações que são desenvolvidas (espaço absoluto), pressupõe também o pensamento do espaço como um componente que envolve e está envolvido num conjunto de relações sociais (espaço relacional) e que só pode ser apreendido a partir da relação consolidada com os demais espaços (espaço relativo), conforme grifos do autor:

Se considerarmos o espaço como absoluto ele se torna uma ‘coisa em si mesma’, com uma existência independente da matéria. Ele possui então uma estrutura que podemos usar para classificar ou distinguir fenômenos. A concepção de espaço relativo propõe que ele seja compreendido como uma relação entre objetos que existe pelo próprio fato dos objetos existirem e se relacionarem. Existe outro sentido em que o espaço pode ser concebido como relativo e eu proponho chamá-lo espaço relacional – espaço considerado (...) como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto pode ser considerado como existindo somente na medida em que contém e representa em si mesmo as relações com outros objetos. (HARVEY, 1980, p. 13).

Essas colocações refletem pontos de discussão teórica que são de extrema importância para contextualização teórica-empírica da pesquisa. Assim, para melhor compreender o tema abordado faz-se necessário um diálogo com autores que discutem questões relacionadas as que nesse trabalho também serão analisadas, tais como a periodização da rede urbana da Amazônia (CORRÊA, 1987), aos textos mais recentes sobre as diferentes redes urbanas (SCHOR; COSTA, 2011; OLIVEIRA; SCHOR, 2008), as cidades ribeirinhas (TRINDADE JR.; TAVARES, 2008), a relação com as rodovias e os grandes projetos nacionais (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2009), as cidades médias e pequenas (TRINDADE JR. et al, 2009) além de dissertações de mestrado que já foram consolidadas enquanto trabalhos que perpassam por essa área de discussão, tais como SILVA (2010), COSTA (2012), LIMA (2013). Ao longo do trabalho estes e outros autores darão subsídio teórico à pesquisa.

Dessa forma, apresenta-se um panorama dos capítulos que constituem esta dissertação: no capítulo 1, denominado “**A cidade híbrida e a produção do espaço: notas sobre a relação cidade-rio**”, busca-se tecer discussões centradas na relação da cidade com o rio, abarcando como ponto central e como fundamento de análise, a simultaneidade tripla do processo de produção social da cidade, observando o rio, a estrada e a hidrelétrica. Nessa trajetória, serão inseridos debates que especificam e desdobram a relação cidade-rio na Amazônia tomando como referência a literatura significativa sobre o tema já produzida por grupos de pesquisa da região, tais como o GEOURBAN (Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial

e Urbanodiversidade na Amazônia) e o NEPECAB (Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia), bem como por pesquisadores individuais.

Como forma de realizar um levantamento histórico-geográfico, o capítulo 2 intitulado **“Produção do espaço regional e formação urbana em Vitória do Xingu: um exercício de periodização”**, tem por objetivo estruturar os distintos momentos verificados na cidade de Vitória do Xingu: um período ribeirinho/extrativista, um período rodoviário/agrícola (derivado das políticas de integração nacional) e um período da hidrelétrica (período dos grandes projetos). Essa parte da pesquisa discute como as diversas ações, processos e práticas espaciais ocasionaram elementos de mudança na relação cidade-rio e como alguns desses elementos ainda traduzem aspectos de permanência. Neste sentido, embora organizado em períodos sucessivos, a ideia do trabalho não é defender que existem apenas mudanças, mas também muitas permanências (eixo da coexistência) na relação cidade-rio.

Por fim, no terceiro e último capítulo, denominado **“A hidrelétrica sobre o rio e o rio sob a hidrelétrica: identificando as mudanças e permanências”**, o objetivo central é evidenciar as sistematizações oriundas da pesquisa de campo, além de fornecer bases empíricas que apontem as mudanças e permanências na relação da cidade com o rio a partir do diálogo com a literatura trabalhada ao longo da dissertação. Assim, evidencia-se os aspectos de mudança, assim como os de permanência na relação cidade-rio tendo como pano de fundo o Porto/Orla da cidade. Após esse espaço, o esforço empreendido foi o de apresentar um perfil da dinâmica socioeconômica, apresentando o que muda e o que permanece na relação da cidade com o rio a partir do eixo principal de comércio e serviços da cidade. Por fim, foram destacadas as mudanças e permanências na relação cidade-rio a partir dos espaços de assentamento intra-urbano, seja através da forma ou da função de fragmentos do urbano, seja através das práticas socioespaciais, assim como dos diversos espaços que evidenciam uma (re)existência ribeirinha. Portanto, este último capítulo apresenta as sucessivas mudanças na relação/dependência da cidade com o rio, ora tendendo a uma relação desta com a estrada, ora com a hidrelétrica, além de expor também as permanências, ou seja, os espaços e as práticas socioespaciais que foram alcançadas por essas mudanças, mas que não se sucumbiram por completo e ainda se apresentam como “lugares da resistência” (OLIVEIRA, 2001).



**1 - A CIDADE HÍBRIDA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
NOTAS SOBRE A RELAÇÃO CIDADE-RIO**

O primeiro capítulo objetiva apresentar um debate sobre a produção social do espaço, bem como os aspectos que caracterizam a tríade espacial de Lefebvre (2013). Assim, as discussões serão centradas na relação da cidade com o rio, abarcando como ponto central e como fundamento de análise a simultaneidade tripla do processo de produção social da cidade, observando o rio, a estrada e a hidrelétrica. Nessa trajetória, serão inseridos debates que especificam e desdobram a relação cidade-rio na Amazônia.

Refletir sobre a produção do espaço nas pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia é uma tarefa árdua, porém, permite-nos compreender os diversos processos sociais que transcorrem em decorrência da relação que a sociedade mantém com a natureza ao longo do tempo. Por intermédio dessa relação, o ser humano desenvolve as condições fundamentais para sua existência, desenvolvendo e ampliando instrumentos e técnicas que lhe propicie entender e transformar a natureza, produzindo respectivamente sua história e ao mesmo tempo, espaço (LEFEBVRE, 2013).

O processo de produção do espaço urbano amazônico remonta ao processo de surgimento das primeiras cidades amazônicas. Sua organização ou a própria estruturação ocorria a partir de duas situações básicas: das condições do modo de vida das pessoas e/ou a partir de demandas e influências de projetos regionais/nacionais. Analisar essas situações significa refletir as relações de causa e efeito, ordem e desordem, sistema de objetos e sistema de ações que caracterizam a produção do espaço dessas cidades a partir de frentes de expansão da fronteira urbana amazônica (BECKER, 2013).

A partir dessas colocações, introduzimos a trajetória teórica da pesquisa, a qual nesse momento objetiva realizar discussões relacionadas a produção do espaço, bem como a tentativa de classificação analítica de cidades ribeirinhas da Amazônia, sobretudo as pequenas, que convivem dialeticamente com dinâmicas contemporâneas que apontam para caminhos distintos de seu processo histórico, mas que ainda resguardam elementos e conteúdos passados. Analisar a relação que a cidade mantém ou não com o rio é analisar o que muda e o que permanece, o que é e o que não é (mas que poderia ser). Essas expressões são contradições dialéticas que nos fazem buscar aproximações de respostas para fundamentação do objeto.

1.1 REFLEXÕES TEÓRICAS SOBRE A PRODUÇÃO (SOCIAL) DO ESPAÇO

Primeiramente, inicia-se este percurso teórico na finalidade de compreendermos o processo de produção do espaço das cidades. Torna-se necessário então, de antemão, expor a

concepção de espaço elencada para a elaboração desta pesquisa, uma vez que será por meio dessa concepção e/ou dessa investigação espacial, que objetivamos refletir sobre nosso objeto de estudo, a cidade.

Souza (2013) utiliza-se de metáforas para explicar que os conceitos são como ferramentas que nos auxiliam durante as pesquisas e que, a escolha da ferramenta correta pode nos proporcionar êxito, no entanto, a escolha da ferramenta incorreta pode refletir no insucesso da pesquisa ou na não interpretação fidedigna da realidade.

Nesse sentido, na busca de uma categoria geográfica de análise que possibilite a compreensão acerca do objeto de estudo, adverte-se que a categoria espaço centrar-se-á as futuras discussões. Da mesma forma, o foco da pesquisa se complementa no estudo dos derivados do conceito de espaço: organização espacial e a produção do espaço.

Santos (2012) considera o espaço como uma instância da sociedade em que “ele contém e é contido pelas demais instâncias (sejam elas sociais, econômicas, políticas, institucionais, culturais) assim como cada uma delas o contém e é por ele contida”. Assim, interpretamos a partir das colocações do autor que a “essência do espaço é social” (SANTOS, 2012, p. 12).

Por esse ângulo, deparamo-nos com a abordagem de Lefebvre (2013) sobre o espaço emergido numa teoria social marxista, que possibilita-nos a compreensão de que as análises do/no/sobre o espaço só fazem sentido quando o “espacial é incorporado à dinâmica das forças produtivas e das relações de produção” (LEFEBVRE, 2013, p. 47). Assim, a pesquisa salienta a noção de produção (social) do espaço e não apenas a produção de objetos no espaço ou de um produto qualquer. A produção social do espaço envolve a compreensão dos objetos produzidos, além do entendimento da relação, coexistência e simultaneidade absoluta ou relativa com outros objetos.

A partir dessa perspectiva, compreende-se que a produção se expressa através de uma sucessão de processos haja vista uma certa “espacialidade” ou uma “funcionalidade” a ser produzida. Temporalmente e espacialmente compõe uma ordem de ações encadeadas cujos resultados coexistem (LEFEBVRE, 2013).

Desse modo, o processo de produção do espaço engloba uma diversidade de formas e objetos e essas produções nem sempre apresentam traços de seus produtores ou sequer do processo de produção. Isso permite-nos refletir que a produção do espaço não se restringe apenas à materialidade, vai além, pois o espaço não é apenas condição para a produção. Essas proposições nos remetem a analisar a relação dialética entre a produção e o produto, e não

realizar uma análise de produtos sem produção ou de produção sem produtos. (LEFEBVRE, 2013).

Isto posto, adverte-se que o espaço (social) não pode e nem deve ser interpretado apenas através dos objetos nele contido, pois esses objetos não se restringem apenas a materialidade em si. As reflexões sobre o espaço carecem de análises sobre as relações que se estabeleceram ao longo do tempo através das atividades sociais, tanto quando essas relações não afetam a espacialidade dos objetos, bem como quando essas relações os reconfiguram (LEFEBVRE, 2013).

Podemos considerar a partir da proposição de Santos (2012) que não existe produção material em si sem a produção de relações que fazem produzir espaço. O espaço não se configura apenas pelo material ou pelos objetos, no entanto, ele é isso, mais a sociedade.

A cidade se revela então, a partir dessas colocações, como um campo privilegiado de análise, tendo em vista a diversidade de atividades sociais desenvolvidas ao longo do tempo. Assim, não podemos interpretar a cidade enquanto uma simples produção espacial. Ela é fruto de uma produção (social) do espaço, é produzida e reproduzida conexa às atividades sociais, às forças produtivas e às relações de produção (LEFEBVRE, 2013).

Estas reflexões nos orientam ao aprofundamento na tríade conceitual proposta por Lefebvre (2013), que são: as práticas espaciais, as representações do espaço e os espaços de representação. Cada dimensão dessa tríade reflete, respectivamente, o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido.

As práticas espaciais ou o espaço percebido pode ser apreendido como o espaço da experiência material, que liga a realidade cotidiana a realidade urbana, envolvendo tanto a produção quanto a reprodução social. As representações do espaço ou o espaço concebido está relacionado ao espaço do planejamento, do poder público e das ações de ordenamento espacial, geralmente concebido pelos tecnocratas e urbanistas. Por último, o espaço vivido ou o espaço de representação, configura-se como o espaço da imaginação, da representação simbólica dentro de uma existência material. Para Lefebvre (2013) é o espaço do usuário e dos habitantes.

Em decorrência dessa tríade Lefebvrina, constata-se que a pesquisa demanda sustentar o potencial dos espaços de representação e das práticas espaciais em detrimento das representações do espaço, isto porque o espaço concebido, quando planejado, busca reduzir o espaço vivido ao visível e ao material, e desconsidera as relações simbólicas, culturais e afetivas dos indivíduos com o seu espaço. Nesse sentido, a proposta metodológica perpassa por

diferentes elementos, ora ligado a lógica da dominação (concebido e percebido) e ora ligado à apropriação (vivido).

Essa tríade lefebvriana proporciona-nos também, além da compreensão dos momentos da produção (social) do espaço, o entendimento do que o autor estabelece como “ordem distante” e “ordem próxima”. Essas nomenclaturas não se expressam em termos de extensão espacial, porém, sua distinção se manifesta em termos de escalas na produção social do espaço. Para Lefebvre (2013) a ordem próxima é assimilada através das relações sociais entre grupos, enquanto que a ordem distante é ditada geralmente por instituições ou pelo Estado.

Para Randolph (2003) a dialética entre as ordens distante e próxima pode ser assimilada em três aspectos:

(a) um **temporal**, onde o próximo parece o presente ou talvez ainda o passado; o futuro sempre é o distante; (b) um **espacial**, em torno das distinções entre o próximo como espaço absoluto e o distante como espaço abstrato; as possibilidades de sua superação podem fazer surgir um (novo) espaço diferencial; o da sociedade urbana; (c) um **social**, voltado às práticas de apropriação do espaço; às necessidades, experiências e atividades que fazem as pessoas sentirem-se em casa, habitar um lar, pertencer a um lugar, ou seja estarem socialmente próximas umas às outras. Ou serem distantes, estranhas e mesmo ameaçadoras (RANDOLPH, 2003, p. 61).

Esse debate nos apresenta de importante o fato da ordem distante geralmente ser expressa na ordem próxima, por isso somente a ordem próxima pode revelar a essência da dialética entre as duas ordens. Essa distinção, ou melhor, essa dialética entre o próximo e o distante pode ser evidenciada através das distintas temporalidades, nas formas espaciais e por meio das relações sociais e cotidianas.

Com base nessas reflexões, a questão apresentada é entender como ocorreu a produção (social) do espaço das cidades da Amazônia, sobretudo as cidades ribeirinhas, estas que atualmente se caracterizam por contextos urbanos diferenciados referentes ao processo de (re)estruturação ligados a políticas de desenvolvimento regional. Em linhas gerais, essas dinâmicas ocasionam mudanças nos elementos intra-urbanos dessas cidades, produzindo assim uma diversidade urbana de tempos históricos que coexistem na realidade social amazônica.

1.2 AS DINÂMICAS URBANODIVERSAS DA/NA AMAZÔNIA

As reflexões que serão aqui apresentadas buscam uma compreensão, bem como uma classificação sobre as cidades ribeirinhas da Amazônia, as quais grande parte convive

permeadas por processos distintos de modernização do espaço, mas que resistem a essas inovações impostas e permanecem com seus conteúdos urbanos que marcam as relações sociais que de fato representam o modo de vida anteriormente estabelecido.

Em anuência ao exposto, como forma de pensar as diferentes tipologias de pequenas cidades, assim como as dinâmicas reverberadas em seus espaços intra-urbanos, é interessante levar em consideração a distinção feita por Trindade Jr. (2010) entre “cidades da floresta” e “cidades na floresta”. Para o autor, as “cidades da floresta” podem ser compreendidas a partir de algumas características, tais como a circulação fluvial e relações de equilíbrio com a natureza. Nessa perspectiva, as “cidades da floresta” possuem uma estrutura que lhe confere uma perspectiva de vida mais rural e dinâmicas menos característica do ritmo moderno, que de certo modo se estabelece por um ritmo de exploração menos intenso ao meio ambiente.

Já as “cidades na floresta” são pensadas para atender as demandas externas da região, as quais apresentam pouca interação com a floresta e os valores da vida. A dimensão da natureza é vista como um espaço a ser explorado. As cidades de Carajás/PA e Porto Trombetas/PA são exemplificadas pelo autor como exemplos de “cidades na floresta”, tendo em vista que estas se tornaram bases para desenvolver relações econômicas extrarregionais.

Além das expressões “da” e “na” floresta para definir as cidades da Amazônia a partir de suas interações espaciais, Trindade Jr. (2021) propõe uma nova definição, esta em caráter propositivo no sentido de se pensar “cidades para a floresta”, ou seja, criar mecanismos que potencializem “horizontes de vida urbana” e que tenham afinidade com as demandas da região. Nas palavras do autor:

Isso implica em aprendizados e reconhecimentos de potencialidades que sinalizem para utopias de vidas mais humanas apoiadas em práticas cotidianas que nelas historicamente foram construídas e que não se deixaram aniquilar por processos avassaladores que chegam e que se impõem no espaço regional, como acontece com as novas formas de paisagismo urbano que se difundem no espaço amazônico e que pouco potencializam a natureza como estética e muito menos a vida urbana como legados históricos e culturais das práticas cotidianas imersas na dinâmica regional (TRINDADE JR., 2021, p. 319).

Essas discussões se apresentam como interessantes pelo fato de ratificar a diversidade territorial urbana na Amazônia. Para além disso, conforme argumenta Trindade Jr. (2021), é necessário que essa diversidade urbana verificada nas cidades amazônicas apresente mais características e relações com os modos de vida e as práticas sociais historicamente

estabelecidas, e que não sejam apenas espaços que denotem características externas à região que não condizem com as relações desenvolvidas cotidianamente.

Nessa direção, há também os estudos de Cardoso e Lima (2006), quando afirmam que até por volta de 1960, as formas de organização socioeconômica da população nas pequenas cidades amazônicas ocorriam numa relação harmoniosa com o espaço, sendo abruptamente remodeladas a partir desse período em função da implementação de Grandes Projetos de Investimentos³.

Considera-se que esses grandes projetos ocasionam mudanças nos territórios onde são instalados e que por mais que reproduzam em seu bojo discursos de melhorias sociais ou acesso à infraestruturas antes nunca viabilizadas, não conseguem, de forma estruturada e integrada possibilitar meios reais de permanência e de convívio social que atendam satisfatoriamente as perspectivas de vida das populações locais.

Embora as questões da pesquisa perpassem sobre as discussões que permeiam a instalação de um grande empreendimento (UHE Belo Monte) e as mudanças que ele ocasiona na relação da cidade de Vitória do Xingu com o rio, nosso interesse neste momento é outro. Primeiramente, realizar-se-á uma classificação analítica sobre as cidades ribeirinhas da Amazônia a partir de características próprias destas com o rio, como também de outros elementos além.

Busca-se amparo nas discussões feitas por Malheiro e Trindade Jr. (2009) que explicitam uma definição de cidades ribeirinhas na Amazônia. Para os autores:

As cidades ribeirinhas na Amazônia não podem ser analisadas como formações urbanas que simplesmente estão à beira-rio, uma vez que a localização absoluta não é o único elemento definidor das mesmas. De igual maneira, elas não estão perdidas em um tempo passado e nem mesmo podem ser definidas simplesmente como contraponto às cidades à beira da estrada. Tratam-se, antes, de formações sócioespaciais em que o rio não define apenas os seus contornos físicos, mas está presente como meio de circulação, como referência para o imaginário, como meio de sobrevivência, sendo, assim, por onde navega a economia, a cultura, os símbolos, os ritos, a experiência social expressa nessas pequenas aglomerações urbanas (MALHEIRO; TRINDADE JR., 2009, p. 4).

As colocações dos autores nos sugerem que as análises sobre as cidades ribeirinhas não se sustentam apenas pela fisionomia dessas urbes ao longo de um rio. A classificação de uma

³Os Grandes Projetos de Investimentos são considerados por Martins (1993, p.61) como “projetos econômicos de envergadura”, os quais abrangem as hidrelétricas, os planos de colonização e construção de rodovias.

cidade situada à beira rio como cidade ribeirinha só pode acontecer quando a mesma evidenciar atividades diversas que apontem uma relação direta com o rio, sejam elas sociais, econômicas ou culturais.

Durante o processo de produção do espaço regional, os rios sempre desempenharam um papel de influência na constituição dos primeiros núcleos urbanos dessa região. Foi ao longo dos rios que a estruturação do território amazônico passou a ocorrer, isso em virtude da importância logística por possibilitar a conexão com outras localidades e povoados. No entanto, não somente nesse aspecto destaca-se a importância do rio na Amazônia. Ele representa também as possibilidades de extensão de um modo de vida peculiar que agrega relações combinadas de subsistência, incorporando ainda significados simbólicos e culturais.

Nesse sentido, baseando nossas tentativas de classificação analítica das cidades ribeirinhas da Amazônia, amparamo-nos nos escritos de Cardoso e Lima (2006) que elaboraram um estudo sobre as “tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental”. Os autores utilizaram como lócus de pesquisa algumas cidades ao longo da BR-230 (Transamazônica) e algumas cidades do Baixo Tocantins, impactadas pela construção da UHE de Tucuruí.

Com base na obra dos autores, percebe-se o caráter híbrido (em termos de acesso) de algumas cidades, ou seja, a conexão é possível tanto por via fluvial quanto através de estradas. Por conta desse caráter duplo de acesso, a expansão territorial urbana dessas cidades geralmente segue a direção de suas vias, tanto ao longo do rio, como ao longo das rodovias.

Em se tratando apenas das cidades ribeirinhas, Cardoso e Lima (2006) afirmam que mesmo apresentando esse caráter bimodal, ou seja, dinamizadas em função do rio e da estrada, pondera-se que a dimensão ribeirinha permanece representando o aspecto “original” da cidade, isso porque o processo e as condições históricas de produção espacial inicial da cidade favoreceram ao rio e ao porto circunstâncias favoráveis de relações comerciais, sociais e culturais.

De acordo com Becker (2013) as pequenas cidades ribeirinhas podem ser definidas através de alguns aspectos inerentes à elas, tais como:

“(i) baixa articulação com as cidades do entorno; (ii) atividades econômicas quase nulas, com o predomínio de trabalho ligado a serviços públicos; (iii) pouca capacidade de oferecimento de serviços, mesmo os básicos, relacionados à saúde, educação e segurança; (iv) predominância de atividades caracterizadas como rurais” (BECKER, 2013, p. 47).

No entanto, os aspectos acima apresentados não podem ser empregados para classificar toda e qualquer cidade ribeirinha da Amazônia. Algumas cidades indicam perfis que mesmo apresentando os aspectos apontados, indicam também características de cidades modernas ou com particularidades que evidenciam padrões externos à região.

Os estudos de Schor e Oliveira (2011) referentes a classificação, assim como os papéis desempenhados pelas cidades do estado do Amazonas, nos orientam numa tentativa de apontamento de algumas características do espaço urbano em análise. De acordo com a classificação dos autores, algumas cidades mesmo consideradas pequenas (especialmente e demograficamente), desempenham funções importantes na dinâmica urbana e regional na qual estão inseridas. Estas cidades são denominadas pelos autores como “cidades pequenas de responsabilidade territorial”, pois “exercem uma função intermediária, entre os fluxos de transporte e comercialização, entre as cidades médias e as demais cidades pequenas e aglomeradas humanas” (SCHOR; OLIVEIRA, 2011, p. 20).

Há outras aproximações de definições relacionadas aos aspectos que definem uma cidade ribeirinha, conforme destacam Trindade Jr., Silva e Amaral (2008). Para os autores, as cidades ribeirinhas também podem ser consideradas cidades:

- a) *localizadas às margens dos rios*, às vezes de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água ou, ainda, o tamanho de seu curso fluvial; sendo este um importante atributo fisiográfico a ser considerado;
- b) *pequenas*, quanto ao seu tamanho populacional, à extensão de seu formato territorial e às funções urbanas que nelas se fazem presentes;
- c) *locais*, dado o alcance de sua polarização, a sua forma de relação com os espaços do seu entorno e sua forma de inserção no conjunto regional;
- d) *tradicionais*, no sentido do ordenamento espacial do conjunto sub-regional em que se inserem, do padrão de seu ordenamento intra-urbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008, p. 38).

Essas colocações nos remetem as proposições de Trindade Jr. (2013) quando apresenta as tipologias bem como as particularidades de cidades tradicionais da Amazônia. Para o autor, algumas cidades estão:

(...) inseridas em diferentes processos de transformação que lhes conferem um caráter híbrido, em que permanências de formas e conteúdos se mesclam a elementos de mudanças mais recentes e onde há ainda certo predomínio de populações nativas da região (TRINDADE JR., 2013, p. 16).

No que se refere aos diferentes processos de transformação verificados nas cidades ribeirinhas da Amazônia, não apenas as estradas e rodovias se despontam como elementos que

alteram as relações existentes. Para além dessa interação atrelada aos canais fluviais, estradas e rodovias, existem cidades que se vinculam também a uma outra dinâmica, à litorânea.

Essas cidades em contato direto e/ou indireto com o espaço oceânico são classificadas como “ribeirinho-litorâneas”, tendo em vista que as relações socioespaciais, socioeconômicas e socioculturais que desempenham estão circunscritas às dinâmicas dos rios e do espaço litorâneo (BARBOSA, BENTES; RAIOL, 2019).

É preciso considerar que as dinâmicas sociais exercidas sobre as cidades ao longo do tempo apresentam uma configuração espacial com conteúdos urbanos que agregam as distintas temporalidades, evidenciando uma pluralidade de usos e apropriações do espaço. Esses conteúdos urbanos podem ser expressos revelando mudanças frente as relações existentes ou não. Para assimilar essas características urbanodiversas torna-se importante uma conceituação a partir dos escritos de Trindade Jr. (2013) sobre o que ele estabelece como “urbanodiversidade”.

A urbanodiversidade assim entendida é revelada não somente por diversas formas de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização que decorrem normalmente de processos originados externamente à região, mas também por formas complexas de espaços que indicam a hibridização de relações definidas por contatos e resistências em face desses movimentos de diferentes naturezas que chegam à região (TRINDADE JR., 2013, p. 18).

Desse modo, a urbanodiversidade pode ser compreendida pelas ações de produção do espaço que se entrecruzam entre elementos e processos recentes sobrepostos em aspectos tradicionais das formas e dos conteúdos urbanos. Esse princípio nos leva a pensar as cidades amazônicas como sendo eminentemente heterogêneas, coexistindo uma multiplicidade de tempos e espaços.

Nesse sentido, “sendo o espaço geográfico um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, sua definição varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico” (SANTOS, 2009, p. 332). Face ao exposto, essas colocações levam-nos a refletir sobre o espaço a partir da relação híbrida entre forma-conteúdo.

Uma outra forma de entender essa hibridez é a partir do que Santos (2009) considera como elementos do espaço: forma, função, processo e estrutura. A forma pode ser entendida através dos objetos, do aspecto material e visível; a função é interpretada como as dinâmicas ou o movimento proporcionado pelos objetos; o processo é entendido como a frequência de

realização de determinadas ações em detrimento de um objetivo; e a estrutura, que por sua vez, condiciona a ocorrência dos processos, envolve quase sempre uma reprodução ampliada do capital.

Analisar esses elementos do espaço em conjunto, possibilita uma compreensão integrada dos processos em sua totalidade. Isso permite considerar uma outra ideia abordada por Santos (2009), a ideia de “evento”. O evento é entendido pelo autor como um conjunto ou uma sucessão de processos, que ocorrem geralmente em um local do espaço, num determinado tempo.

Esta ideia proporciona então uma compreensão do movimento dialético existente entre as formas e os conteúdos. Cada forma no espaço tem uma função, a qual apresenta um conteúdo que pode ser interpretado através dos movimentos da sociedade, atribuindo assim funções novas às formas existentes. Esse movimento dialético acontece continuamente no espaço, daí a constatação do autor considerando o espaço como uma “sucessão interminável de formas-conteúdo” (SANTOS, 2009, p. 14).

Essa discussão é pertinente e interessante, pois na proposta de elencar as dinâmicas urbanodiversas da/na Amazônia, a relação forma-conteúdo viabiliza possibilidades de entendimento dessa proposição. Por esse motivo, surge então uma inquietação: como a relação forma-conteúdo anima as cidades ribeirinhas da Amazônia e repercute em elementos de mudança e de permanência em sua organização sócioespacial?

O cotidiano se revela então como um caminho teórico e metodológico como possibilidade de resposta ao questionamento acima. As vivências e o conjunto de práticas sócio-culturais anunciam uma relação dialética ligada as formas, aos objetos espaciais. Os conteúdos, por sua vez, podem ser alterados, no entanto, a forma pode permanecer. Em outros casos, a forma é alterada, mas o conteúdo se mantém. Em decorrência das mudanças ocasionadas ao espaço intra-urbano, as funções das formas espaciais podem revelar as permanências das práticas sociais, evidenciando uma temporalidade espacial passada coexistindo com uma temporalidade funcional atual.

De acordo com a abordagem de Lefebvre (1991), o cotidiano não pode ser interpretado apenas como um aspecto relacionado ao vivido, mas sim como um conjunto de atividades e de relações dialéticas, “um momento composto de momentos (necessidades, trabalho, diversão – produtos e obras – passividade e criatividade – meios e finalidades, etc.)” (LEFEBVRE, 1991, p. 20). Conforme destacam os termos do autor:

O cotidiano é o humilde e o sólido, aquilo que vai por si mesmo, aquilo cujas partes e fragmentos se encadeiam num emprego do tempo. E isso sem que o interessado tenha de examinar as articulações dessas partes. É portanto aquilo que não tem data. É o insignificante (aparentemente); ele ocupa e preocupa e, no entanto, não tem necessidade de ser dito, é uma ética subjacente ao emprego do tempo, uma estética da decoração desse tempo empregado. É o que se une à modernidade (LEFEBVRE, 1991, p. 31).

A definição de cotidiano apontada pelo autor apresenta-nos uma perspectiva de investigação que leva em consideração as reminiscências das relações sociais que não desaparecem em meio ao processo contínuo de (re)produção do espaço. Teoricamente, o moderno ou as novas dinâmicas sociais reverberam a presença latente do cotidiano que não se extingue frente as manifestações de atividades contemporâneas.

Isso estipula a importância de estudos que analisem o cotidiano como possibilidade de detalhar mudanças e permanências em cidades ribeirinhas da Amazônia, especificamente em relação ao âmbito de pesquisa, a cidade de Vitória do Xingu, que passou (passa) por momentos de dinamização na sua relação com o rio, tanto em função da estrada, quanto pelo advento da construção da hidrelétrica de Belo Monte.

1.3 A RELAÇÃO CIDADE E RIO: O QUE MUDA E O QUE PERMANECE?

Objetiva-se nesse momento entender como o conteúdo ligado ao rio se faz presente nas cidades, visando destacar quais os elementos que refletem permanências nessa questão, assim como evidenciar os elementos de mudança frente ao processo de desenvolvimento regional proposto.

A partir da década de 1970, as políticas desenvolvimentistas implementadas na região, que se expressam em grande medida nas cidades amazônicas, introduzem-se e passam a coexistir com as dinâmicas sociais já existentes. A preocupação que se evidencia é que as expressões do vivido se dinamizam face a essas mudanças impostas, no entanto, acredita-se que a população não perde seu referencial de reprodução social e não nega a cidade e os espaços de representação existentes (COSTA, 2012).

É fato que no processo de produção e reprodução das cidades as mudanças são contínuas, algumas em maior escala, outras nem tanto, mas que geralmente são percebidas pela população habitante. No entanto, no cotidiano dessas pessoas através das práticas sociais, elas

continuam reproduzindo seus modos de vida que são distintos das novas lógicas e dos novos tempos que atacam as urbes.

Esse entendimento vai de encontro e se ampara nos princípios teóricos de Lefebvre (2013) quando afirma que a temporalidade não poder ser dissociada da espacialidade. Na visão do autor espaço e tempo são diferentes, porém inseparáveis, isso porque determinadas ações se manifestam nas formas espaciais, ou algumas formas espaciais resguardam ciclos de tempos passados.

Isso significa que as cidades estão constantemente imbuídas num desencontro de temporalidades (TRINDADE JR., 2008). O que se ambiciona salientar é que as ações recém impostas nas cidades ribeirinhas da Amazônia não eliminam por completo as formas e os conteúdos pretéritos, elas/eles coexistem dialeticamente no cotidiano e nas peculiaridades locais.

No processo de formação das cidades ribeirinhas da Amazônia, os hábitos construídos e as relações cotidianas estabelecidas tinham como referência uma intensa vinculação com o rio. Não era percebido somente como um espaço qualquer, o rio era (é) fonte de água, alimento, higiene, lazer e ainda se constituía (constitui) como o principal meio de locomoção e transporte. O rio, para os habitantes de cidades ribeirinhas, sempre foi (será) garantia de sobrevivência e proporcionador de uma diversidade de relações sociais.

No entanto, a Amazônia por apresentar uma grande quantidade de recursos naturais acaba atraindo ações de exploração pelo capital interno e externo à região. Grande parte dessas ações geralmente são materializadas nas urbes amazônicas, as quais apresentam diversas peculiaridades, fomentando assim possibilidades para que no processo de produção e reprodução dessas cidades uma nova lógica seja instalada com uma finalidade: promover o “novo”.

Esse “novo” pode ser compreendido a partir dos objetos ou das relações sociais recém estabelecidas que não refletem o conteúdo da cidade ou como a cidade foi produzida. O que torna esse fato mais atrativo cientificamente é que essas novas lógicas não sobrepõem inteiramente as lógicas anteriores, as demais temporalidades. Mesmo que os espaços recém produzidos se apresentem como o “novo” na cidade, eventualmente, as relações que se estabelecerem podem não ser “novas”.

Isto é mencionado pois é frequente nas cidades ribeirinhas da Amazônia, empiricamente afirmando, que novos espaços⁴ (materiais) são produzidos sob a propaganda de proporcionar formas de uso e benefícios de utilização à população. No entanto, é importante destacar que, em algumas circunstâncias, esses usos poderiam já estar sendo praticados sem necessariamente um espaço para isso.

Nesse sentido, não é tarefa fácil identificar as permanências na relação da cidade com o rio, uma vez que essas análises não se centram apenas na aparência, envolve outros aspectos que ultrapassam a trivialidade do visível (TRINDADE JR, 2008). A relação cidade-rio é intensificada com a invasão do “novo” e a complexidade para compreendê-la aumenta, tendo em vista que em alguns aspectos ela resiste, no entanto, em outros ela pode se adequar as mudanças, permanecendo, porém com uma perspectiva diferente.

Embaraçando ainda mais essas reflexões das mudanças e permanências na relação cidade-rio, há a imbricação das relações. O emaranhado pode ser evidenciado quando as práticas sociais ligadas ao rio buscam criar hábitos nas demais práticas que descaracterizam as águas, ou vice-versa. O que nos encanta é o fato dessa busca recíproca de estabelecer relações e hábitos distintos não homogeneizar-se, ou sequer ocasionar o esfacelamento de uma ou de outra relação. Apesar de ambas as relações buscarem identidades uma na outra, os contrastes são mantidos. Eis a acentuada especificidade das cidades ribeirinhas da Amazônia.

Essas peculiaridades que se acentuam nas cidades ribeirinhas da Amazônia não são enxergadas ou perceptíveis à primeira vista. Por trás das expressões do “novo” há sempre uma temporalidade passada coexistindo, reverberando assim uma permanência no que se apresenta como mudança.

Os elementos teóricos que envolvem as mudanças e permanências podem ser demonstrados através das práticas espaciais como alternativa de compreensão das ações diferenciadas que moldam as formas e funções de alguns elementos das cidades. Como forma de expressar o que muda e o que permanece na relação da cidade de Vitória do Xingu com o rio em termos de forma e função (SANTOS, 2009), utilizar-se-á como parâmetro ações, processos e práticas espaciais ocorridos no espaço intra-urbano.

⁴ Oliveira (2000) define alguns objetos geográficos que são característicos das cidades ribeirinhas: os portos, trapiches, feiras e igrejas são alguns exemplos. Afirma-se que são construídos estes mesmos espaços sob a propaganda desenvolvimentista de possibilitar novas formas de uso à população, quando, na verdade, o uso pode já estar em exercício, sem, necessariamente, demandar de um espaço físico.

A leitura do espaço a partir das mudanças e permanências não pode e nem deve ser analisada por um ponto de vista mecanicista, mas a partir de uma leitura dinâmica do movimento. É preciso considerar que algumas ações, processos e práticas espaciais pressupõem mudanças em formas e funções urbanas, no entanto, tenta-se deixar compreensível que em algumas circunstâncias apenas a materialidade muda e a funcionalidade permanece, ou vice-versa.

Todavia, há de se ressaltar que algumas formas ou funções podem se encontrar na transição (talvez o termo fronteira também possa ser utilizado) de uma relação para outra (estarem no meio do processo de mudança), ou quem sabe apresentando uma relação híbrida, indicando uma dupla relação.

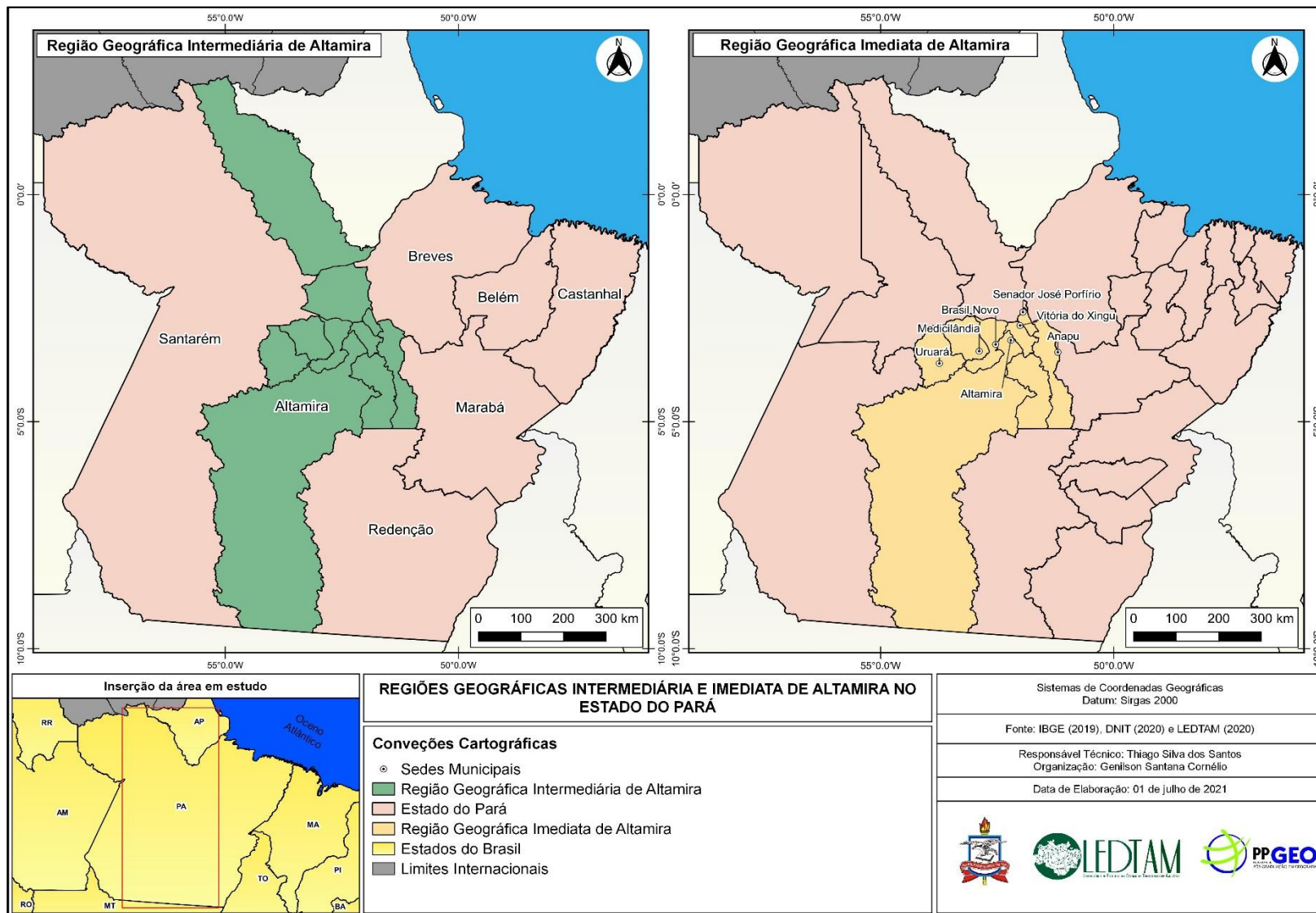
Por fim, reitera-se que o âmago da pesquisa parte da relação cidade-rio, ou seja, tanto as materialidades quanto as funcionalidades que serão analisadas conforme as mudanças e permanências terão a relação da cidade com as águas como foco central.

Apresentar e pontuar a trajetória histórico-geográfica da cidade e do município, de forma geral, é importante no sentido de construir uma compreensão dos diferentes momentos e períodos pelos quais o espaço passou. Nesse sentido, o perfil do capítulo que hora se apresenta possui esse objetivo.



**2 – PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL E FORMAÇÃO
URBANA EM VITÓRIA DO XINGU: UM EXERCÍCIO DE
PERIODIZAÇÃO**

Vitória do Xingu, pequeno município, mas com importância regional expressiva devido a sua posição geográfica, forma, juntamente com Anapú, Brasil Novo, Medicilândia, Senador José Porfírio, Uruará e Altamira a Região Geográfica Imediata de Altamira (mapa 3). O município vitoriense limita-se ao norte com Porto de Moz e Senador José Porfírio; ao sul e a oeste com Altamira; e a leste com Senador José Porfírio. Em relação aos sete municípios da Região Imediata de Altamira, Vitória do Xingu apresenta a menor extensão territorial, ocupa a 5ª posição em relação ao contingente demográfico e a maior densidade demográfica (IBGE, 2010; 2019).



Mapa 3 - Regiões Geográficas Intermediária e Imediata de Altamira no estado do Pará.

A cidade de Vitória do Xingu é originária do Porto Vitória, procedente de missões religiosas ainda no século XVIII no baixo Xingu. Apesar da efetiva municipalização do território ter ocorrido apenas na última década do século XX, o aglomerado urbano desempenha, historicamente, funções estratégicas no cenário regional em razão da sua localização nas proximidades do rio Xingu, assim como a circulação rodoviária com a cidade de Altamira através da rodovia estadual PA-415.

A questão ensejada neste momento se compreende em um levantamento histórico-geográfico com objetivo de articular os distintos momentos verificados na cidade de Vitória do Xingu: um período ribeirinho/extrativista, um período rodoviário/agrícola (derivado das políticas de integração nacional) e o período da rede/hidrelétrica. Antes de evidenciar esse exercício de periodização, torna-se necessário discutir como as diversas ações, processos e práticas espaciais ocasionaram elementos de mudança na relação cidade-rio e como alguns desses elementos ainda traduzem aspectos de permanência.

2.1 O RIO E A CIDADE: FORMAÇÃO DO ESPAÇO VITORIENSE

Analisar a origem do núcleo urbano remete ao resgate ao processo de produção do espaço que hoje constitui a sede administrativa do município de Vitória do Xingu, o qual tem o rio como parte inicial do vigente tecido citadino. Atualmente a cidade apresenta traços híbridos da urbanodiversidade amazônica, através de sua configuração urbana e das relações cotidianas, com arranjos espaciais de diferentes temporalidades.

Ainda que o espaço urbano atual não seja mais o mesmo de tempos outrora, sua contextualização analítica e descritiva se constitui, portanto, necessária e de fundamental importância para compreendermos a diversidade de tempos e espaços que se apresentam na cidade, contraditoriamente, desencontrados.

A sede administrativa do município vitoriense passou por distintos momentos de povoamento e de estruturação até o momento de municipalização do território e da sua efetiva criação em 13 de Dezembro de 1991, através da Lei nº 5.701, legitimada pelo Governador Jader Fontenelle Barbalho. Após a Lei sancionada, foi necessário o acontecimento do primeiro pleito político para eleger os primeiros vereadores, assim como prefeito e vice. Este pleito ocorreu em 03 de outubro de 1992, com a devida posse dos eleitos em 1º de Janeiro de 1993 (ALMEIDA, 2016).

É importante destacar que a emancipação do território que hoje compreende o município aconteceu apenas na última década do século XX, após o contexto político nacional ao qual o país vivenciou no cerne do processo de descentralização pública. No entanto, o processo de ocupação e povoamento do espaço onde hoje está situada a sede municipal começou muito antes, ainda no século XVIII.

As primeiras referências de ocupação religiosa do local onde hoje se situa Vitória do Xingu ocorreram por intermédio do padre Rochus de Hunderfund. O religioso foi o primeiro padre, assim como o primeiro homem branco a se instalar no porto Vitória, por volta de 1750, e a superar os obstáculos proporcionados pelas cachoeiras da Volta Grande⁵ do Xingu e constituir missões após esse espaço, no médio e alto Xingu (MIRANDA NETO, 2016).

Após isso, já no século seguinte, por volta de 1868, dois sacerdotes italianos (capuchos), Frei Ludovico Mazarino e Frei Carmelo de Mazarino, abriram um caminho que conectava o baixo ao médio Xingu, trajeto este que partia do rio Tucuruí e findava na foz do rio Ambé, pouco abaixo da missão Tavaquara, aldeamento que deu origem a cidade de Altamira (SILVA, 2016).

Com base nas referências históricas, pode-se concluir que o Porto Vitória (local que mais tarde deu origem a sede administrativa do município de Vitória do Xingu) surgiu devido a necessidade de uma outra forma de acesso aos espaços após a Volta Grande, tendo em vista a dificuldade, os riscos e os perigos de realizar o trajeto em meio ao trecho sinuoso e cheio de corredeiras e cachoeiras. O fato é que a formação do espaço vitoriense deriva do Porto Vitória, sendo que o Porto se firma enquanto espaço estratégico de conexão entre o baixo e o médio Xingu, além do único espaço que possibilitava formas de superar a Volta Grande.

No contexto amazônico da época, de forma geral, o rio e a floresta eram elementos intrínsecos ao processo de ocupação da região. O rio cumpria a função primordial de transporte e deslocamento, enquanto a floresta desempenhava um papel de espaço propício às atividades extrativistas, seja para subsistência ou para fins econômicos. Por consequência, as áreas de povoamento na Amazônia à época ocorriam em espaços estratégicos, geralmente na interseção entre a floresta e os cursos de rios (CASTRO, 2008).

⁵ Trecho sinuoso e cheio de cachoeiras que impede (dificulta) a navegabilidade no rio Xingu. Este trecho está localizado onde hoje está construída a Usina Hidrelétrica de Belo Monte. Em decorrência da volta grande do Xingu era inviável conectar o baixo ao médio Xingu, ou seja, através do rio, não era possível ir da atual Vitória do Xingu a atual cidade de Altamira.

Tais características fazem parte da realidade das diversas cidades ribeirinhas da Amazônia, as quais destacam-se os atributos de um rio como um espaço e um agente natural propulsor do mosaico urbano. Apesar do rio não ser considerado o único fator para considerar uma cidade enquanto cidade ribeirinha, ele expressa a sua simbologia nas tipologias espaciais intra-urbanas. Há de se considerar que estes traços observados são evidenciados nas formas e funções urbanas (TRINDADE JR., SILVA E AMARAL, 2008).

A partir dessas características, permite-se ponderar que o processo de produção do espaço vitorense à beira do rio promoveu uma intensa articulação intermunicipal e até mesmo interestadual utilizando a via fluvial como eixo de transporte. Através dessa articulação desenvolvida por Vitória podemos pensar o seu papel na rede urbana amazônica, tendo em vista a grande importância portuária que a cidade desenvolvia (desenvolve) na região.

Nesse aspecto, o Porto Vitória se firmava na região como um espaço de intermediação entre Altamira, as demais localidades do baixo Xingu⁶ e a cidade de Belém, articulando o escoamento da produção extrativista (MIRANDA NETO, 2016), exercendo assim um papel e uma função na rede urbana amazônica que não se caracterizava pela produção econômica significativa, mas como um elo capaz de assegurar que a produção das demais localidades acima da Volta Grande pudessem compor a produção regional.

Nesse período, durante boa parte do século XIX até meados do século XX, a atividade econômica expressiva na região do Xingu e no contexto amazônico de forma geral se dava através da extração e da comercialização do látex para a fabricação da borracha. Desta maneira, a rede urbana da Amazônia tinha seu arcabouço e era corporificada a partir da rede hidrográfica, pois a partir dela era possível o deslocamento da produção até as cidades primazes da época, Belém e Manaus, conferindo o caráter dendrítico à rede urbana do período em questão. As características em epígrafe são explicitadas por Corrêa (1987) quando pondera que:

A rede urbana da Amazônia reflete e reforça as características sociais e econômicas regionais, incorporando através dos padrões de localização dos centros urbanos, de suas funções e de sua dinâmica, os diferentes tempos espaciais que estão presentes nos diversos segmentos da rede urbana (CORRÊA, 1987, p. 42).

Na medida em que o autor sustenta que a localização, a função, e a dinâmica de um espaço são estratos que conferem a sua importância na rede urbana amazônica, conservamos o

⁶ As demais localidades localizadas as margens do rio até a sua desembocadura no rio Amazonas, como por exemplo a antiga cidade de Souzel (atualmente Senador José Porfírio) e Porto de Moz.

argumento da relevância da posição estratégica do Porto Vitória, assim como a sua função de mediação no âmbito intra-regional fluvial amazônico.

É importante destacar que o Porto Vitória não tinha uma designação político-administrativa específica e só foi elevado à categoria de Distrito através da Lei Estadual nº 1.139, datada de 11 de Maio de 1965, sendo incorporado aos limites territoriais de Altamira e desmembrado de Souzel (IBGE, 2017). No entanto, mesmo considerado apenas um Porto, na região do Xingu era o único espaço que evidenciava o mutualismo entre as vias de transporte, fluvial e rodoviária.

Assim, estabeleceu-se em Vitória do Xingu, tendo em vista as necessidades de acesso e as circunstâncias geográficas, duas principais vias de circulação e transporte. Ambas foram e são essenciais para o estabelecimento de trajeto e de vínculos comerciais com as demais cidades da microrregião de Altamira. O rio não perde sua força enquanto vetor intra e inter-regional, pelo contrário, consideramos que sua importância se mantém e se acentua ainda mais através do hibridismo com a estrada.

2.2 A CIDADE E A RODOVIA: NOTAS SOBRE O CARÁTER RODOVIÁRIO DE VITÓRIA DO XINGU

Quando se trata de subir esta Volta Grande da foz do Tucuruí à do Ambé, não é possível, devido às dificuldades que as cachoeiras apresentam, levar-se menos de um mês. Por um lado, 30 DIAS NA SUBIDA E 9 NA DESCIDA, com muitos esforços e perigos; por outro lado, pela Estrada Pública e os dois igarapés – desde que tudo se mantenha nas condições atuais – 20 horas e 45 minutos descendo e 21 horas e 5 minutos subindo, ou seja, cerca de 2 DIAS NA DESCIDA E 2 DIAS NA SUBIDA, sem riscos ou perigos (COUDREAU, 1977, p. 113).

Esta passagem refere-se aos relatos de Henri Coudreau em seu livro “Viagem ao Xingu”, no qual descreve as principais características encontradas à época em suas diligências no referido rio, por volta de 1896. O trajeto descrito pelo autor compreende o deslocamento de Vitória do Xingu à Altamira. O que merece atenção na assertiva é a comparação feita entre o trajeto pelo rio, através do qual era necessário superar as cachoeiras que formam a Volta Grande do Xingu e dificultam (impedem) a navegabilidade; e o trajeto pela estrada, sem oferecer possíveis transtornos durante o percurso.

Outra questão importante no relato de Coudreau (1977) refere-se ao fator “tempo” descrito pelo viajante, comparando a rapidez e a morosidade de ambos os trajetos. Onde pelo

rio, com todos os “riscos e perigos” proporcionados pelas cachoeiras levava-se cerca de 30 dias para realizar o percurso, por outro lado, pela estrada era possível o deslocamento em apenas 2 dias.

Inicia-se evidenciando essas características, pois em algumas cidades da Amazônia é perceptível uma via de circulação que marca o caráter da urbe, que configura a estruturação intra-urbana e dita o modo de vida existente. No entanto, algumas cidades apresentam uma duplicidade em termos de vias de circulação, abrangendo dois ou mais eixos de transporte, o que complexifica o modo de organização e a estruturação do espaço.

A cidade de Vitória do Xingu está agregada nesse grupo de cidades que apresentam esse caráter bimodal de circulação e transporte, ou “cidade híbrida flúvio-rodoviária” (MALHEIRO E TRINDADE JÚNIOR, 2009, p. 21), tendo o rio Xingu (via fluvial) e a rodovia PA-415 (via rodoviária) como eixos definidores do seu processo de formação e estruturação sócioespacial.

A rodovia que conecta Vitória do Xingu a Altamira teve início a partir da “picada” aberta pelos freis Mazarino, em 1868, com ajuda de povos indígenas. Após isso, em 1880, o coronel Raimundo José de Souza Gaioso retoma os trabalhos de abertura da estrada, utilizando para este fim mão de obra escrava. Em 1888 advém a Lei de abolição da escravatura no país e os trabalhos de Gaioso na estrada com os escravos são paralisados, retornando o coronel para o Piauí (MIRANDA NETO, 2016). A gravura exposta através da figura 3 retrata os trabalhadores que atuaram na construção da rodovia. A figura 4, por sua vez, apresenta os traços do início da estrada.

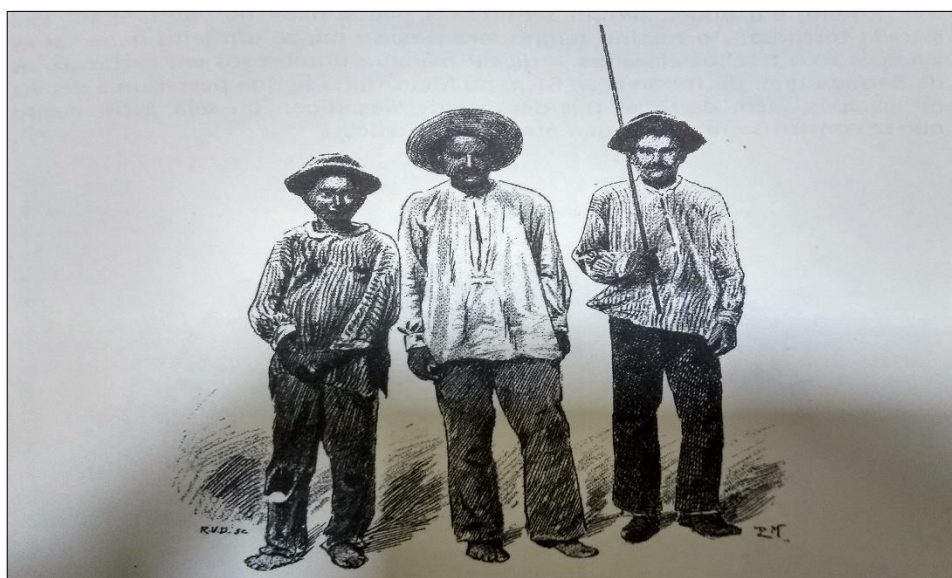


Figura 3 - Gravura dos trabalhadores da estrada de Vitória.
Fonte: Coudreau (1977).

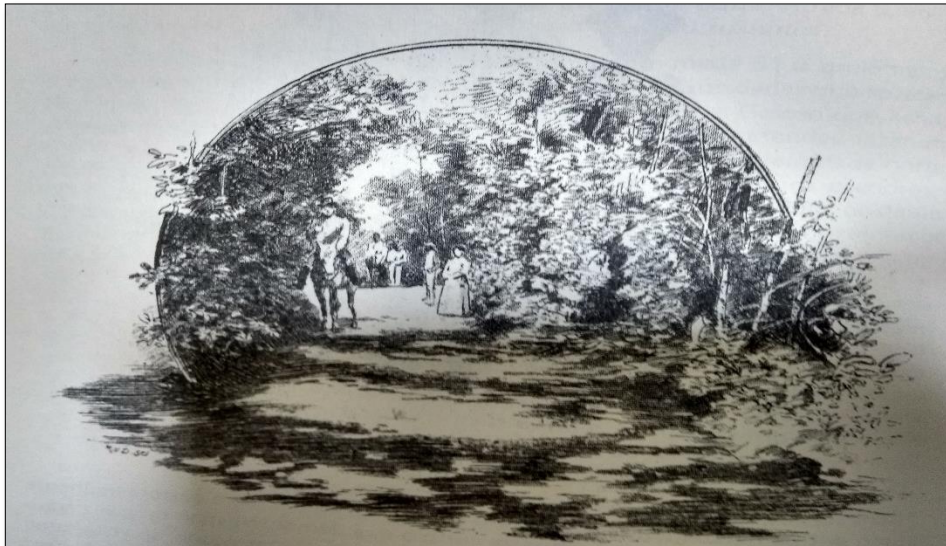
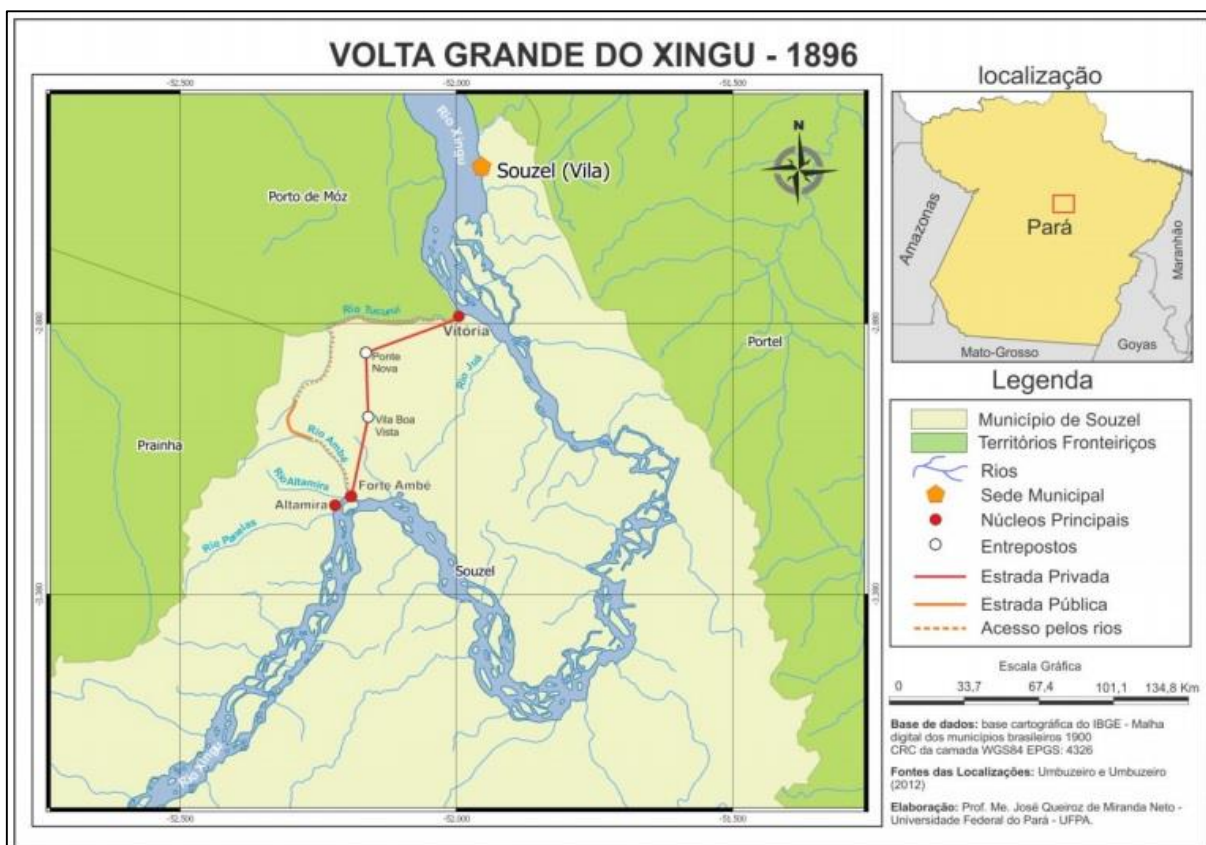


Figura 4 - Gravura do início da estrada de Vitória.
Fonte: Coudreau (1977).

Após isso, adquirem a posse da estrada o coronel José Porfírio de Miranda Júnior e seu tio coronel Agrário Cavalcante, alterando e otimizando o trajeto, concluindo-a em 1891. Sua inauguração data do ano de 1900, denominada “estrada oito de janeiro” em homenagem à esposa do coronel José Porfírio (SILVA, 2016).

Nesse período em que a estrada era de posse do coronel José Porfírio cobrava-se pedágio para atravessá-la, sendo denominada “estrada particular/privada”. Existia um outro trajeto utilizando as partes navegáveis do rio Tucuruí, sendo necessário utilizar um caminho a pé até o igarapé Ambé. Este percurso era denominado “estrada pública” e não era necessário o pagamento para transitá-la, conforme evidencia o mapa 4.



Mapa 4 - Volta Grande do Xingu e estradas de rodagem entre Vitória e Altamira em 1896.

Fonte: Miranda Neto (2016).

A “estrada particular” apresentava uma distância de 62 km, vinculando Vitória ao Forte Ambé, porém, exigia-se a necessidade de pagamento para poder acessá-la. À vista disso, muitos sujeitos preferiam transitar pela “estrada pública”, a qual tinha uma distância de 70 km, no entanto, somente 26 dos 70 km ocorria por via terrestre, enquanto os outros 44 km de distância ocorriam pelos leitos do rio Tucuruí e do igarapé Ambé, tornando-a, no fim das contas, mais curta, e por sinal, tráfego gratuito (COUDREAU, 1977).

Em 1930 a “estrada particular” sofreu algumas alterações em seu traçado, inclusive diminuindo seu trajeto para 46 km, passando a ser de uso coletivo após a sua estatização pelo interventor federal no Pará, Joaquim de Magalhães Cardoso Barata. A estrada passou a ser chamada de rodovia Ernesto Acioly (PA-415).

O modelo de ordenamento territorial existente na Amazônia antes de 1960 era caracterizado por uma modesta taxa de urbanização, pequena parcela da população vivendo nas cidades e o espaço tido como condição necessária à formas de subsistência. Após esse período, no entanto, é expressado na região um novo modelo de ordenamento territorial, que mesmo sem

extinguir o modelo anterior passa a ocasionar profundas mudanças espaciais, políticas e sobretudo, econômicas.

Até os anos de 1960, mesmo existindo a estrada conectando Vitória a Altamira, esta rodovia servia apenas para “transportar a volta grande”, eis que após feito isso, a articulação regional/local se dava exclusivamente pelo **rio**. Conseqüentemente, as atividades extrativistas provenientes das áreas de **várzea** e da **floresta** corroboravam como eixos definidores do padrão espacial amazônico à época, o “padrão rio-várzea-floresta” (GONÇALVES, 2001).

Porém, após a década de 1960, a situação e o modo de organização do espaço amazônico começa a passar por diversas alterações em função da abertura de rodovias federais, da intensificação do processo de colonização e o surgimento de novas atividades econômicas na região. Destaca-se como um dos elementos desse processo de mudança que passou a vivenciar o espaço amazônico a construção da BR-230, rodovia federal conhecida popularmente como Transamazônica. Esta obra e as demais **estradas** federais construídas com o objetivo de conectar a Amazônia às demais regiões do país ocasionaram um forte dinamismo regional e a mudança de um padrão de organização do território amazônico.

As atividades econômicas passaram a ser desenvolvidas em **terra-firme** e não mais especificamente nas áreas de várzea, significando a expansão de práticas agrícolas e pecuaristas na região. Outro fator econômico e de alteração do espaço amazônico refere-se ao desenvolvimento de práticas de mineração, explorando o **subsolo** regional e extraíndo dele os seus recursos naturais. Verifica-se a partir desse período o “padrão estrada-terra firme-subsolo” (GONÇALVES, 2001).

Todavia, cabe ressaltar que no cenário vitoriense há a possibilidade de diversos padrões, ou seja, não significa que houve uma transição do padrão “rio-várzea-floresta” para o padrão “estrada-terra firme-subsolo”, de forma que o segundo extinguiu o primeiro. No espaço local, há ainda uma dinâmica muito forte atrelada ao uso do rio, assim como com as estradas/rodovias. Além disso, após o ano de 2011 passa a ocorrer uma exploração dos recursos hídricos para a produção de energia, o que pode em uma outra escala significar a relação com o subsolo. Nesse sentido, verifica-se em Vitória do Xingu uma espécie de mesclagem dos padrões descritos por Gonçalves (2001), em que o rio, a rodovia e a exploração das águas para produção de energia tem valor acentuado na dinâmica local, o que pode significar um padrão “rio-rodovia-energia”.

A partir desse momento, múltiplas mudanças são verificadas no espaço amazônico, com destaque para o processo de colonização e ocupação implementado durante o regime militar na

década de 1970. A estrutura empregada na Amazônia pelos militares seguia o modelo de “urbanismo rural” através da construção de diversas cidades ao longo da Transamazônica, de forma hierárquica, dependente e conectada, com tipologias diferenciadas, conforme destaca Camargo (1973):

A organização espacial proposta pelo Urbanismo Rural consistia de “três tipos de “urbes” rurais: a agrovila, a agrópolis e a rurópolis, formando uma hierarquia urbanística segundo a infraestrutura social, cultural e econômica e tendo cada qual sua função específica (CAMARGO, 1973, p. 7).

Este modelo foi a causa de um contraponto em relação as “cidades beira-rio”, estas localizadas as margens de corpos hídricos e dependentes da circulação fluvial. A estrutura implementada na Amazônia proporcionou o surgimento de “cidades à beira da estrada”, utilizando a rodovia como meio de circulação e transporte. Estes padrões distintos de acessibilidade evidenciam ainda mais as especificidades das cidades amazônicas, tanto é que, em diversos momentos, as dinâmicas urbanas dessas urbes transcorrem com base nessas vias de acessibilidade.

A construção da Transamazônica e das demais rodovias federais oportunizam então um novo modelo de acessibilidade, circulação e transporte na região, o modelo rodoviário. Nesse sentido, “o atrator primordial deixou de ser a rede fluvial e passou a ser as estradas pioneiras, tanto para os fluxos migratórios dirigidos como para as correntes migratórias espontâneas” (MACHADO, 1999, p. 117). A repercussão dessas ações possibilitam-nos pensar a complexidade da rede urbana a partir dessas mudanças.

Em síntese, Corrêa (1987) aponta alguns elementos que norteiam a multiplicidade de características da rede urbana regional acentuadas pelo novo padrão de organização do espaço, tais como a “localização absoluta e relativa das cidades, da forma espacial das cidades e da rede, da paisagem urbana, das funções urbanas, dos agentes sociais envolvidos no processo de produção e das relações entre eles, e das articulações externas à rede” (CORRÊA, 1987, p. 41). A partir da intensificação dessas características a rede urbana se torna mais complexa, as cidades passam a desempenhar funções novas e exercer papéis importantes no cenário sub-regional, sobretudo as cidades na confluência dos eixos rodoviários.

Por esse ângulo, apesar do município de Vitória do Xingu ser “cortado” pela Transamazônica, esta não atravessa o núcleo urbano vitoriense, no entanto, a rodovia estadual PA-415 além de possibilitar o trajeto conectando Vitória à Altamira, permite também a conexão com a BR-230. Em função disso, mesmo o espaço urbano vitoriense não surgindo a partir da

dinâmica das “cidades à beira das estradas”, tal como as formações urbanas que surgiram ao longo da Transamazônica, a cidade aponta para características rodoviárias, articulando e reverberando de forma mais intensa o mutualismo e o hibridismo com a via fluvial.

Essa particularidade híbrida que a cidade apresenta, atrelada às políticas de integração nacional a partir da década de 1960, foram alguns dos aspectos que influenciaram no processo de migração para a região, eis que até 1993 Vitória do Xingu não era considerado um município. O evento que, em hipótese, passa a induzir fluxos migratórios com maior intensidade para o território municipal se apresenta através da materialização das ações de geração de energia elétrica por meio do aproveitamento hídrico, concretizadas pela construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte no rio Xingu.

2.3 O RIO, A HIDRELÉTRICA E A CIDADE

Vitória não tinha energia elétrica no período de Vila. A energia existente não dava para toda a população, que na época não chegava a cinco mil habitantes. A energia vinha de geradores doados pelos governadores do Estado ou pelos prefeitos da sede Altamira (...) (SILVA, 2016, p. 36).

A citação retrata o passado da vila que em 1991 foi elevada à categoria de sede administrativa do município de Vitória do Xingu. Embora o presente destoe do excerto acima, é a partir dele que se introduz o esforço de evidenciar as mudanças provocadas pela construção da UHE Belo Monte na estrutura da urbe vitoriense.

Relacionando a citação acima ao momento atual, sobrevém uma indagação: como aquele espaço urbano de tempos outrora que não tinha sequer energia elétrica torna-se a sede administrativa do município onde foi construída a terceira maior hidrelétrica do mundo, que atenderá mais de 60 milhões de famílias em quase todo o território nacional? Para responder este questionamento torna-se necessário o regresso aos fatos e determinações históricas que deram origem ao empreendimento.

De acordo com Fearnside (2015) a Hidrelétrica de Belo Monte se constituiu como uma das usinas mais controversas da Amazônia, decerto pela contestação dos diversos agentes, como povos indígenas, populações ribeirinhas e dos diversos movimentos sociais que intervinham para a não construção do empreendimento em decorrência da ameaça de diversos impactos sociais e ambientais à região.

A construção da hidrelétrica de Belo Monte deriva de uma trajetória de mais de 30 anos de estudos técnicos na região da Volta Grande do Xingu, substanciados através do projeto de construção de seis grandes usinas sobre a extensão do rio, entre elas a usina de Kararaô. Em 1979 a ELETRONORTE elabora os estudos de viabilidade técnica da Usina de Kararaô, confirmando o aproveitamento e a potencialidade de geração de energia elétrica através de hidrelétricas na bacia do Xingu (MIRANDA NETO, 2016).

Mais tarde, em 1989, acontece em Altamira o I Encontro dos Povos Indígenas do Xingu como forma de resistência ao projeto de Kararaô, demandando a não construção de hidrelétricas no Xingu. No mesmo evento o projeto tem seu nome trocado para “Belo Monte” em decorrência da exigência dos povos indígenas da retirada do nome “Kararaô”, nome este que tinha significado indígena e não era conveniente para “promover uma represa que estimularia a construção de uma série de reservatórios rio acima no território tribal” (FEARNSIDE, 2015, p. 234).

O ato e a repercussão global do Encontro ocorreu por meio da índia *Tuíra* ao pressionar a lâmina de um facão no rosto do representante da ELETRONORTE. A cena evidenciou a indignação dos povos indígenas em desfavor da hidrelétrica, acarretando na interrupção momentânea do projeto. Isso fez com que a empresa elaborasse uma readequação do projeto em 1994, com vistas a reduzir a área do reservatório e evitar a inundação de terras indígenas.

Em 1994 o município de Vitória do Xingu já havia sido criado, advindo que a região da Volta Grande do Xingu estaria incorporada aos seus limites territoriais. Nesse sentido, apesar da repercussão dos impactos abranger territórios de municípios como Altamira, Anapú, Brasil Novo e Senador José Porfírio, o lócus de construção da hidrelétrica e a maior parte da área do reservatório encontrara-se, agora, no município vitoriense e não mais em Altamira.

Já no presente século, em 2005, o decreto nº 1.785 assinado pelo então presidente da república Luís Inácio Lula da Silva autoriza a retomada do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para a implantação do aproveitamento hidrelétrico Belo Monte no rio Xingu. A partir desse momento estava determinada a construção de um dos maiores projetos hidrelétricos do mundo. É importante destacar que em 2008 o “Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) declarou que Belo Monte seria a única barragem nesse rio” (FEARNSIDE, 2015, p. 246), e não mais seis, conforme estava previsto ainda no antigo projeto de Kararaô.

Como consequência desse intervalo de acontecimentos, em 2010 é emitida a licença ambiental para a construção da hidrelétrica, conforme aponta Miranda Neto (2016):

No dia 1º de fevereiro de 2010 é publicada a licença ambiental para a construção de Belo Monte e, em abril do mesmo ano, é realizado o leilão que decide qual grupo de empresas é responsável pela construção da usina e venda da energia, onde se decide pela vitória do Consórcio Norte Energia⁷ (MIRANDA NETO, 2016, p. 148).

Após a publicação da licença ambiental é emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), em 2011, a Licença de Instalação nº 795, permitindo o início das obras da UHE Belo Monte. No mês de Junho do referido ano as obras são iniciadas.

É nesse contexto que a partir de 2010 passou a ocorrer um processo de movimentação no território articulado à propagandas de desenvolvimento local proporcionadas pelo início da construção da Hidrelétrica de Belo Monte na região. A construção da usina ocorreu no município de Vitória do Xingu, no entanto, esse processo transcorreu e repercutiu em escalas que ultrapassam a região.

Becker (2013) pondera que a Amazônia tornou-se uma “floresta urbanizada” a partir de “surto industrializantes”, isso em decorrência das diversas políticas de desenvolvimento regional, o que atraiu migrantes, fluxo de capitais e trabalho, acarretando em mudanças na estrutura urbana das cidades, dada a velocidade das taxas de expansão territorial.

Corroborando com esta assertiva, as afirmações de Oliveira e Schor (2008) mencionam que ocorrem na Amazônia períodos rápidos de “prosperidade”, é lógico, em algumas cidades ou alguns territórios. No entanto, em toda a região há, consecutivamente, períodos longos de “crise”.

Essas argumentações de que ocorrem na Amazônia longos períodos de crise e curtos períodos de prosperidade podem ser também fundamentadas nas discussões realizadas por Velho (1972). Para este autor, quando um espaço não sofre(u) tentativas de expansão econômica através da utilização dos recursos naturais é porque esta área não apresenta(ou) - (ainda) bases e atrativos de exploração no ciclo do capital.

Estes exemplos, “surto industrializantes” de Becker (2013), períodos de “prosperidade” e “crise” de Oliveira e Schor (2008) e “tentativas de expansão econômica” de Velho (1972) resultam, do ponto de vista econômico, de ações e tentativas de exploração das potencialidades naturais dos lugares, sobretudo com a participação de segmentos externos à região, que chegam

⁷ A Norte Energia S.A. (NESA) é a companhia responsável pela construção e operação da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. A empresa venceu o leilão de concessão em 20 abril de 2010, obtendo o compromisso de construir e operar a hidrelétrica por um período de 35 anos.

caracterizadas como formas de desenvolvimento local. Essas ações desenvolvimentistas ocasionam transformações que não atingem somente o ponto de vista espacial, como também o cotidiano, o plano das vivências e experiências dos indivíduos.

Foram buscados estes argumentos para explicitar a maneira de como ocorrem e se concretizam essas ações em Vitória do Xingu. De 1965 a 1993 Vitória era considerada apenas uma vila e antes disso, apenas um porto de escoamento da produção de outros municípios. Ou seja, estava estagnada em um período de “crise”, ou em outras palavras, não tinha visibilidade no cenário econômico nacional em termos de produção expressiva. Em contrapartida, o início da construção da usina hidrelétrica e a conseqüente produção energética para abastecer o território nacional, propicia um impulso à dinâmica existente na cidade, significando um período de “prosperidade” (econômica, estrutural), dada a quantidade de recursos destinados à melhorias e construção de equipamentos urbanos.

A intensidade das mudanças ocasionadas em Vitória do Xingu pela construção da UHE Belo Monte fez com que o espaço intra-urbano ganhasse novos padrões e novos objetos espaciais, viabilizando estruturas e atributos urbanísticos até então não existentes na cidade. A produção e implantação desses objetos e atividades espaciais foram engendradas após a construção da hidrelétrica, obedecendo uma combinação que envolve de um lado o emprego dos *royalties*⁸ derivados da usina e, de outro, a compensação pelos impactos ocasionados ao município através de condicionantes, provocando alterações na estrutura da cidade e na produção de novos espaços de assentamento intra-urbano, conforme serão evidenciados no tópico a seguir.

2.4 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E EXPANSÃO FÍSICO-TERRITORIAL NA CIDADE DE VITÓRIA DO XINGU

O esforço desenvolvido nesta subseção objetiva apresentar a trajetória de expansão da cidade de Vitória do Xingu, assim como as principais tendências e inflexões de mudança de sua

⁸ “Trata-se da Compensação financeira pela Utilização dos Recursos Hídricos (CFURH), que no total soma R\$ 160 milhões anuais. Destes, R\$ 70 milhões são destinados ao Governo do Estado e R\$ 88 milhões aos municípios da área de influência direta da usina hidrelétrica. Os municípios mais beneficiados são: Altamira, com R\$ 35 milhões/ano e Vitória do Xingu, que receberá, por ano, o equivalente a quatro vezes a arrecadação anual do município. Brasil Novo, que possui apenas 1% do reservatório em seu território, receberá apenas 61 mil reais em royalties. Segundo um estudo do Ministério das Minas e Energia (2009), há três justificativas para o pagamento de Royalties: a) a existência da propriedade; b) a exaustão dos recursos; e c) a renda econômica, isto é, as diferentes qualidades dos locais de extração mineral determinados pela renda diferencial” (MIRANDA NETO, 2016, p. 158).

estrutura. A dinâmica populacional e dados de povoamento regional também serão analisados e discutidos.

No que se refere ao processo de surgimento e expansão de núcleos urbanos da/na Amazônia, uma particularidade importante a ser observada é a mobilidade da população através do mercado de trabalho (MACHADO, 1999). O que se verifica no contexto amazônico a partir das colocações da autora é que o povoamento regional acompanha os movimentos e os fluxos do capital, que demandam mão-de-obra humana, atraindo assim elevados contingentes demográficos que buscam vender sua força de trabalho.

Nesse sentido, a cidade costuma ser o espaço que sedia a mão-de-obra que busca seguir os movimentos do mercado de trabalho. Esse argumento pode ser evidenciado se tomarmos como exemplo os dados censitários regionais que expressam a urbanização da população na Amazônia, ou seja, números próximos de 70% dos habitantes da região vivendo em cidades (TRINDADE JR., 2013).

Em relação às características de crescimento de cada cidade, Sposito (2008) aponta três tipos de crescimento: “populacional, horizontal e vertical”. O primeiro deles (populacional) refere-se ao aumento do número de habitantes a partir de estatísticas e/ou dados oficiais; o segundo (horizontal) refere-se ao aumento do perímetro da cidade, através da incorporação de novas terras (rurais) à sua área; e o terceiro (vertical) refere-se a incorporação de áreas para a construção de prédios e edifícios, constante esse tipo de crescimento nas grandes cidades, bem como nas cidades de porte médio.

São os dois primeiros tipos de crescimento evidenciados pelo autor (populacional e horizontal), que tomaremos como referência para a discussão na cidade de Vitória do Xingu. Essa discussão buscará evidenciar o trajeto da pequena cidade vitoriense frente as tendências regionais de crescimento demográfico e expansão territorial urbana.

Preliminarmente, evidencia-se o gráfico 1, o qual apresenta os dados demográficos tendo como marco inicial a primeira operação de contagem da população realizada pelo IBGE (1996), o que ocorreu após três anos de emancipação política do município (1993). Não se tem dados populacionais oficiais de Vitória do Xingu no período de vila⁹, ou seja, antes de sua emancipação. O intervalo de tempo evidenciado na figura em questão desdobra-se até o último

⁹ Na obra de Silva (2016), há a informação de que no período de vila a população de Vitória do Xingu não passava de 5.000 habitantes.

censo realizado pelo IBGE (2010). Os dados evidenciam também a parcela dessa população pela situação do domicílio, urbana e rural.

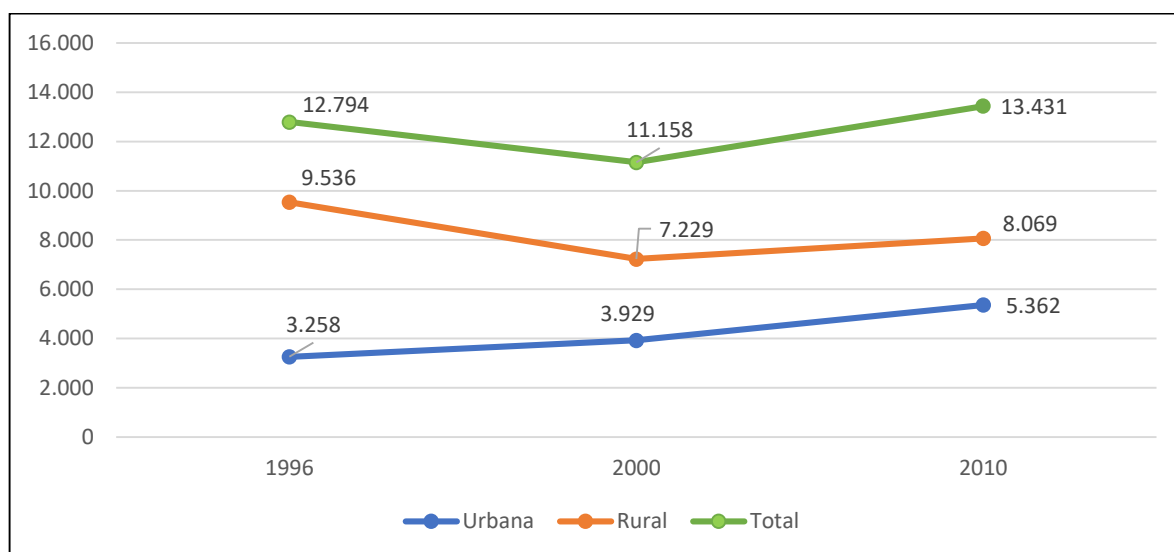


Gráfico 1 - Evolução da população do município de Vitória do Xingu entre 1996 e 2010.

Fonte: IBGE, 1996; 2000; 2010.

Em 1996 o município vitoriense apresentava uma população de 12.794 habitantes, da qual 74,5% residia em áreas rurais. Em 2000 houve um decréscimo da população municipal para 11.158 habitantes, e o percentual da população residente em área rural encontrava-se em 64,7%. Essa queda da população total de 12.794 para 11.158 habitantes pode ser explicada pelo argumento de Machado (1999, p. 130) quando afirma que “o aumento do número de municípios na década de 1990 está associado a um processo mais de “ruralização” do que de urbanização”. Essa “tendência à ruralização” exposta pela autora refere-se ao local de residência e domicílio da população e não a difusão do modo de vida rural nos comportamentos sociais.

Mesmo assim, essa informação teórica não explica essa queda no número de habitantes. Não surgiu nenhum outro município no período que houve essa queda. Também não houve nenhuma mudança na metodologia do IBGE para contar a população. A única alteração foi a antecipação do mês de referência, passando de Setembro para Agosto (Censo de 2000). Acredita-se que isso não teve impacto no número de habitantes.

O problema é o seguinte: no censo realizado em 1991 não há dados populacionais de Vitória do Xingu, tendo em vista que a municipalização do território só ocorreu em 1993. Em 1996, quando ocorre a primeira contagem da população pelo IBGE, o órgão apresenta uma população de 12.794 habitantes para o município. Quando o Censo é publicado em 2000

(primeiro Censo oficial que aparecem os dados populacionais de Vitória do Xingu) há um decréscimo da população para 11.158 habitantes.

Não há uma hipótese clara para essa redução. É fato que há uma diferença entre Contagem da População e Censo Demográfico. A Contagem é uma operação muito mais simples do que o Censo. Mesmo assim, a contagem acontece. Se fosse apenas uma estimativa populacional, poderíamos argumentar que a aferição estimou em 1996 um número maior de habitantes do que a cidade oficialmente poderia ter, comparando com os números de 2000 para fundamentar.

Por outro lado, entre 2000 e 2010 há uma considerável expansão demográfica municipal, passando de 11.158 para 13.431 habitantes, ou seja, mais de 2.000 pessoas. Desse quantitativo, pouco mais de 60% da população ainda era predominantemente rural. Mesmo a população rural predominando em relação a urbana, se observamos atentamente a linha que corresponde a população urbana nota-se uma inflexão vertical desta, o que podemos depreender que se ainda não houve a urbanização da população, tão breve ela poderá predominar no município.

Com base nos dados demográficos expostos, não é possível afirmar ainda, com exatidão científica, que houve uma urbanização da população em Vitória do Xingu, ou seja, a maior parte da população do território municipal habitando na cidade. Embora não seja evidente a constatação do aumento vertiginoso da população de Vitória do Xingu entre 2010 e 2020, as estimativas demográficas elaboradas pelo IBGE nos permitem verificar a ocorrência de um leve aumento, cerca de 11,3%, conforme aponta o gráfico 2.

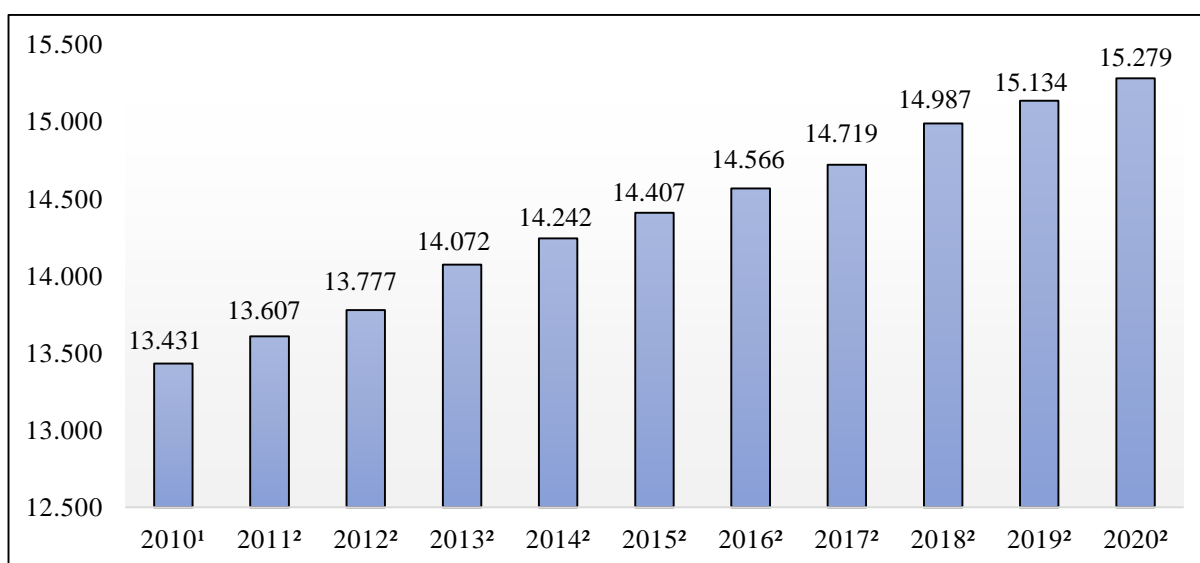
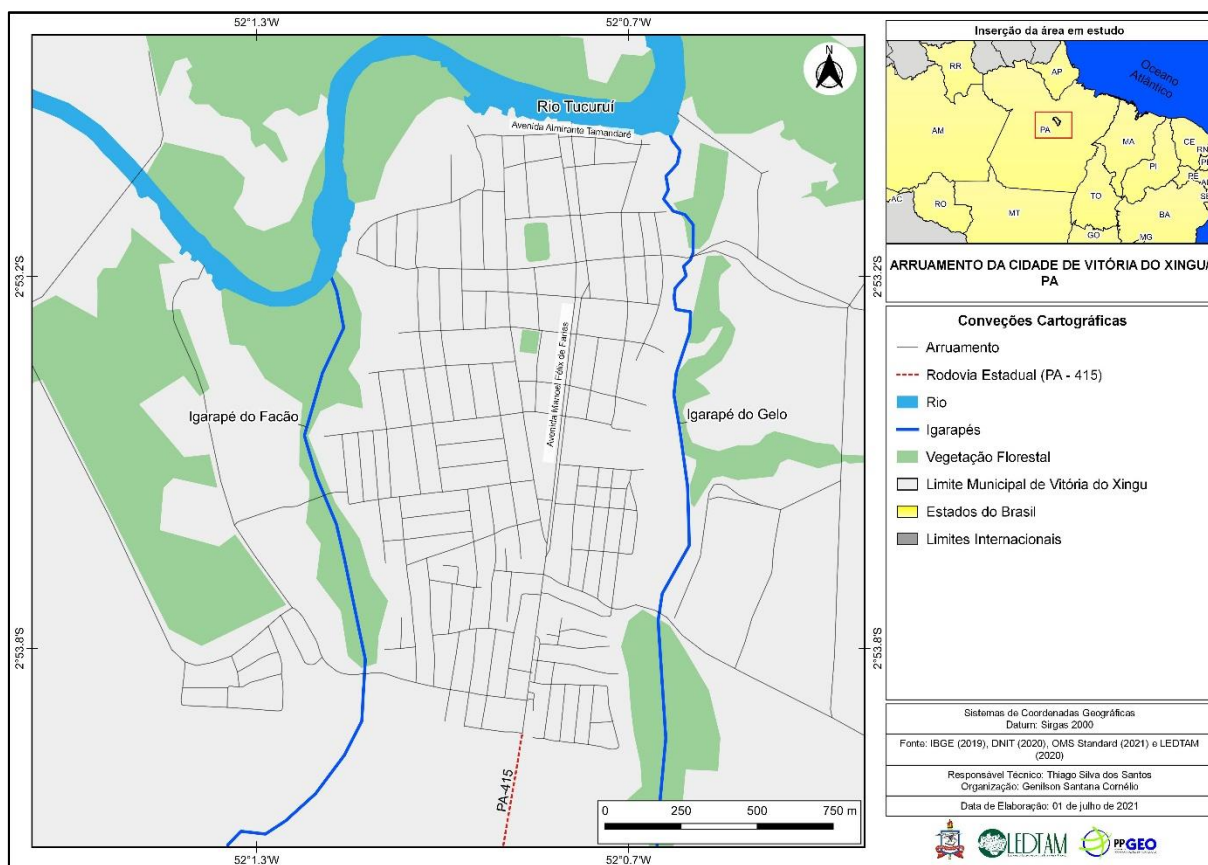


Gráfico 2 - Dados demográficos de Vitória do Xingu (PA).

Fonte: IBGE, Censo 2010¹ e estimativas populacionais².

Ainda que a partir dos dados fornecidos pelo IBGE não seja perceptível uma significativa expansão demográfica, há outros elementos que possibilitam-nos pensar que de fato houve um aumento populacional expressivo na última década influenciado pela construção da usina de Belo Monte, o que pode ser evidenciado na (re)configuração do tecido urbano.

A pequena cidade de Vitória do Xingu tem como ponto inicial de seu perímetro urbano o encontro do Igarapé do Gelo com o rio Tucuruí, conforme destaca o parágrafo único da Lei nº 016/1993 que delimita os limites do tecido urbano vitoriense. Por consequência, boa parte da estrutura da cidade é cercada por águas, tendo o rio Tucuruí ao norte, o igarapé do Gelo a leste e o igarapé do Facão a oeste. Os dois igarapés e o rio Tucuruí atuam como uma espécie de barreira física à expansão do tecido urbano, tendo em vista que até o presente momento somente um espaço de assentamento se desenvolveu após esse traçado, conforme evidencia o mapa 5.



Mapa 5 - Arruamento da cidade de Vitória do Xingu no ano de 2020.

O processo de formação da cidade acompanha, desta forma, em grande medida, o limite com as águas, levando em consideração que as primeiras feições urbanísticas surgiram a partir e em função do rio. Através dessas colocações podemos constatar como os cursos fluviais

significavam um instrumento organizativo da morfologia urbana vitoriense, eis que as primeiras habitações, assim como as principais estruturas e serviços urbanos à época (prefeitura, comércio, feiras, armazéns) localizavam-se em espaços próximos ao rio, devido à importância desempenhada por ele à população.

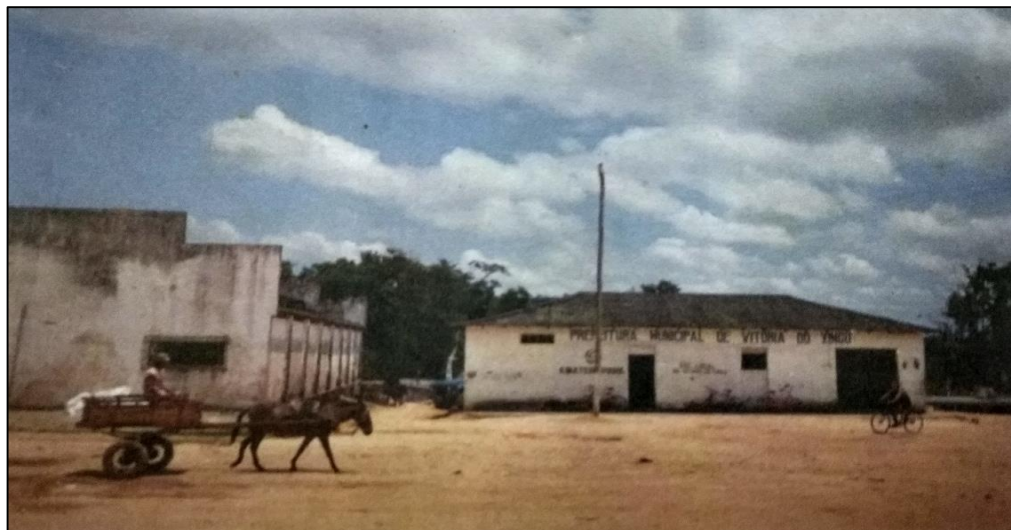


Figura 5 - Prefeitura municipal de Vitória do Xingu em 1993.

Fonte: Almeida (2016).

A figura 5 apresenta algumas características que são comuns às cidades ribeirinhas, conforme apontamentos feitos por Trindade Jr., Silva e Amaral (2008), como a presença de estruturas públicas no Porto e as formas de circulação no espaço intra-urbano. Ao centro da imagem observa-se a prefeitura municipal de Vitória do Xingu localizada paralela ao rio e indicando a figura dos equipamentos públicos no Porto da cidade; o rio está ao fundo da prefeitura; no canto inferior esquerdo constata-se a presença de uma carroça e no canto inferior direito uma bicicleta, o que evidencia as formas de deslocamento e transporte. A construção a esquerda era um galpão que servia de depósito de mercadorias que chegavam ou que partiam pelo rio.

O rio, da mesma forma que influencia(va) no deslocamento e locomoção, ele se apresenta(va) como um elemento condicionador do modo de vida da população local. Sua importância se dava pelas mais diversas instâncias, seja através da sua materialidade, como também da sua subjetividade, expressa pela sua dimensão social. A significância material do rio à população ocorre(ia) pela necessidade indispensável como via de transporte, além de fonte necessária à obtenção de alimentação e até mesmo ao processo produtivo, como a pesca e a agricultura nas áreas de várzea. Para além dessas comparações produtivistas, o rio tem também a sua relevância subjetiva, que pode ser definida através da maneira da sociedade se relacionar

com as águas, de acordo com aquilo que vivenciam no dia a dia, exercida sobretudo pela cultura ribeirinha, pelas crenças e costumes, e pela própria experiência histórica de se relacionarem com os cursos fluviais, tendo o rio como um espaço intrínseco à própria reprodução da vida. A partir destas colocações, verificamos na figura 7 uma situação de contato da população com o rio, evidenciando não somente a importância material, mas também a dimensão subjetiva através das vivências do dia a dia.



Figura 6 - Homem carregando um recipiente com água proveniente do rio Tucuruí no Porto da cidade (1993).

Fonte: Almeida (2016).

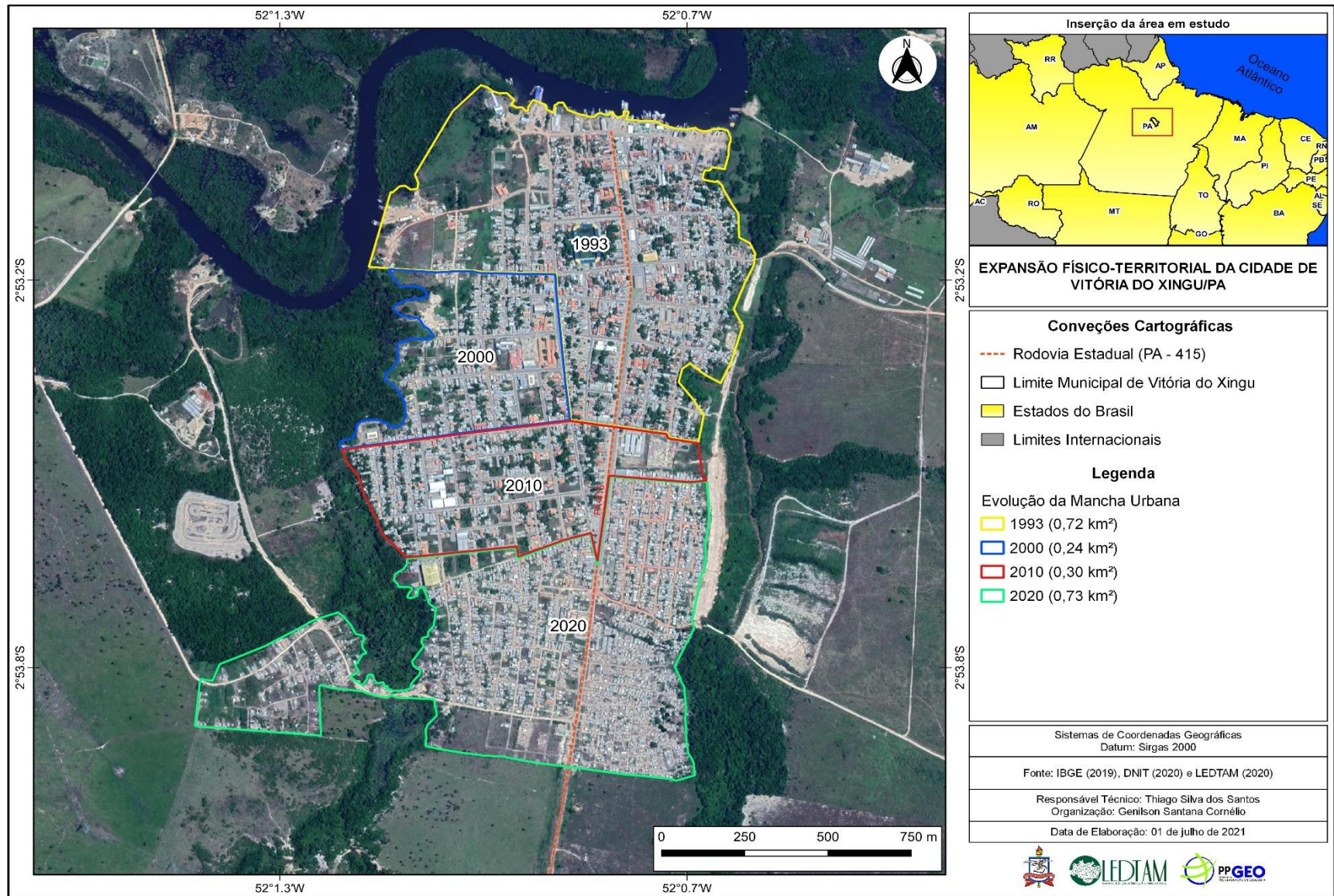
A figura 6 retrata o Porto de Vitória do Xingu em 1993 e, além de evidenciar a importância do rio à população, revela ainda elementos característicos da paisagem de cidades ribeirinhas amazônicas. A existência de uma rua principal paralela ao rio a qual geralmente presencia-se a existência de comércios e vendas diversas. No Porto raramente encontramos casas para fins habitacionais, o que é comum nele, mesmo que de forma precária, é a presença de atividades comerciais, como produtos alimentícios, equipamentos de/para pesca, venda de combustíveis, geleiras e estabelecimentos de mecânica e reparo de embarcações diversas.

Apesar de não encontrarmos casas para fins de moradia no Porto, com bastante frequência, é a partir dele que se originam as demais ruas e o conseqüente crescimento da cidade. Em algumas cidades ribeirinhas é comum a expansão do tecido urbano em torno do rio, no entanto, em Vitória do Xingu a expansão territorial urbana ocorreu inversamente ao sentido do rio e dos igarapés, estes servindo como um agente físico de fronteira do perímetro urbano.

Na configuração urbana que emerge em 2000, observa-se um distanciamento em relação ao Porto, tendo a cidade expandido em ambas as margens da rodovia Ernesto Acioly. A partir

de 2010 ocorre uma fragmentação do espaço e uma dispersão dessas novas espacialidades nos “canais de transporte”. Observa-se uma expansão territorial urbana significativa em um breve período de tempo se comparado a década anterior. Nestes termos, podemos considerar que consequentemente houve um acréscimo populacional considerável, tendo em vista as novas espacialidades urbanas socialmente produzidas.

Observa-se a partir do mapa 6 que há, no primeiro momento de expansão da cidade, um espraiamento em torno do rio Tucuruí. O interessante nessa fase de crescimento é que não há uma ultrapassagem das habitações após os igarapés, estes servindo como uma espécie de barreira natural à expansão do perímetro urbano. No segundo e no terceiro momento de expansão do tecido urbano verifica-se um aumento das habitações no sentido dos igarapés, sobretudo nas proximidades do igarapé do Facão (oeste). No quarto e mais recente momento de expansão da cidade há uma concentração dos novos espaços de assentamento intra-urbano nas proximidades da rodovia PA-415, com destaque para a primeira espacialidade urbana que ultrapassa o igarapé, a ocupação do Lixão (Bairro Bela Vista), sendo socialmente produzida numa estrada de um ramal conhecido como “Água Boa”.



Mapa 6 - Expansão físico-territorial da cidade de Vitória do Xingu/PA entre 1993 e 2020.

No ano de 1993 a estrutura da cidade tinha uma área equivalente a 0,72 km², conforme evidencia o mapa 6. Entre 1993 e 2000 há um acréscimo de área de 0,24 km², fruto do processo de expansão do perímetro urbano, este ocorrido de maneira espontânea. Nesse intervalo de 7 anos, nota-se novas áreas no sentido oeste na cidade, aproximando a estrutura da cidade do igarapé do Facão¹⁰.

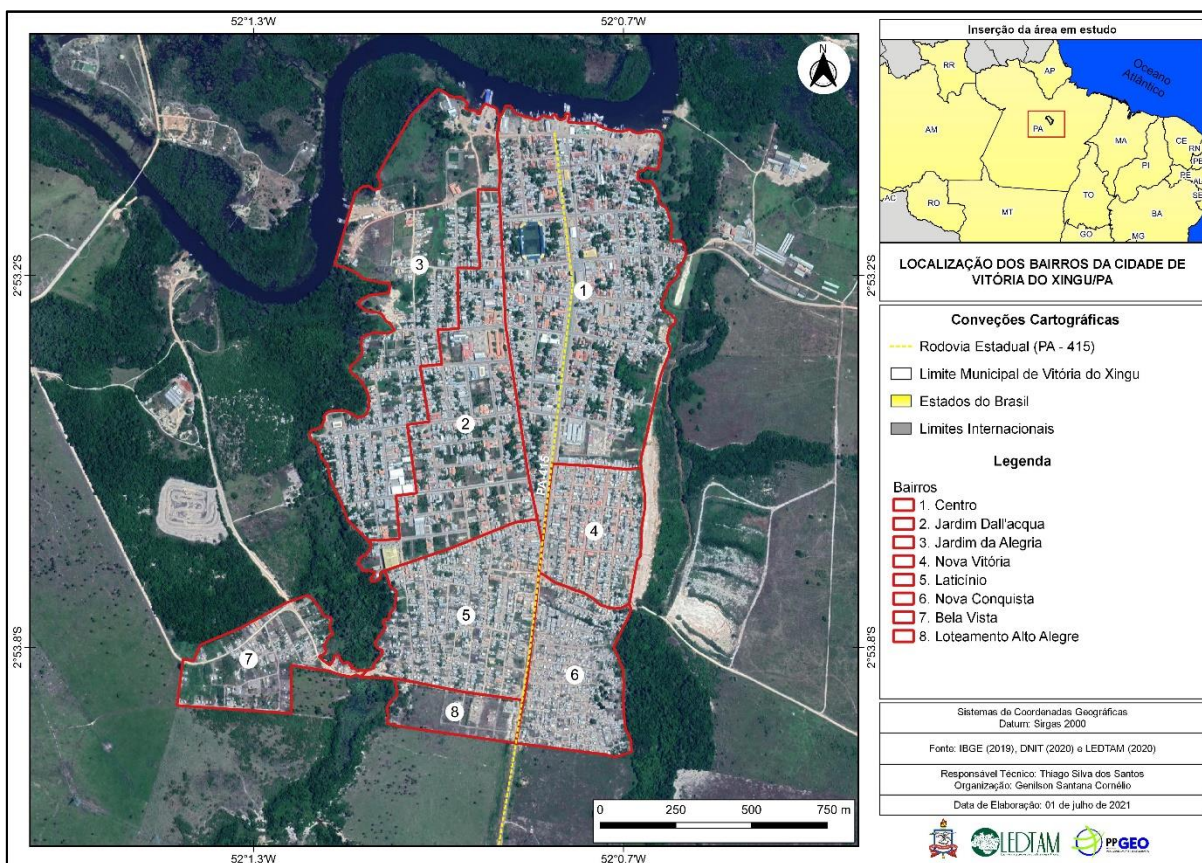
De 2000 a 2010 verifica-se uma expansão físico-territorial da cidade de 0,30 km², esta que se desenvolveu, neste período, margeando a rodovia PA-415 até os limites dos igarapés do Gelo (leste) e do Facão (oeste). Até esse momento, observa-se uma ampliação do perímetro urbano seguindo os movimentos históricos de ocupação da cidade, sem apontar tendências intensas de expansão territorial.

Já entre 2010 e 2020, onde se observa um salto maior em termos de área, observa-se uma expansão do perímetro urbano de 0,73 km², correspondendo a um aumento de cerca de 58% em relação a área total da cidade. Este acréscimo territorial ocorrido de forma acelerada, se comparado as taxas de expansão dos períodos anteriores, é fruto do processo de ocupação irregular iniciado na cidade a partir de 2012.

A expansão do tecido urbano é consequência da produção de novos espaços de assentamentos habitacionais. Atualmente a cidade de Vitória do Xingu contém 8 (oito) bairros: 3 (três) deles foram originados anteriormente à década de 2010 (Centro, Jardim Dall'acqua e Jardim da Alegria), quando a cidade se expandia de maneira tímida, sem apresentar altas taxas de expansão físico-territorial; 4 (quatro) deles surgiram a partir de 2012, frutos do processo de ocupação ocorrido na cidade (Nova Vitória, Nova Conquista, Laticínio e Bela Vista), período este em que se observa o maior salto em termos de área incorporada ao limite da cidade; e o último deles corresponde a um loteamento privado irregular¹¹ (Alto Alegre), iniciado a partir de 2016, conforme evidencia o mapa 7.

¹⁰ Essa expansão de forma espontânea ocorreu em função da produção de novas habitações pela própria população local, tendo em vista que nesse período não se têm nenhum tipo de migração em grande massa para a cidade, no entanto, não se desconsidera o fato da chegada de novos habitantes.

¹¹ Utilizamos o termo “irregular” para definir o loteamento Alto Alegre tendo em vista que o mesmo possui um projeto devidamente registrado junto ao município, mas que ainda não foi aprovado por falta de algum requisito previsto na Lei 6.766/79. Segundo o Art. 3º da Lei, “Somente será admitido o parcelamento do solo para fins urbanos em zonas urbanas, de expansão urbana ou de urbanização específica, assim definidas pelo plano diretor ou aprovadas por lei municipal”, o que ainda não aconteceu. (Redação dada pela Lei nº 9.785, de 1999)



Mapa 7 - Localização dos bairros da cidade de Vitória do Xingu/PA.

O Bairro Centro tem o início de sua delimitação a partir das margens do rio Tucuruí, abrangendo todo o porto e se caracterizando como o único bairro existente na cidade de contato direto com as águas. Seu limite engloba as margens esquerda e direita da principal avenida da cidade (Av. Manoel Félix de Farias), incorporando assim a área principal de comércio e serviços. No seu traçado estão inclusas algumas estruturas importantes no contexto intra-urbano, como hospital municipal, escolas, bancos, correios, igreja católica, prefeitura, câmara de vereadores, postos de combustíveis, além de quadras, ginásio poliesportivo e estádio de futebol.

Este bairro é, em termos de área, o maior dentre os oito existentes na cidade. Para além de seu tamanho físico, está circunscrito a este espaço as principais vias de circulação e transporte. Ele é o espaço de chegada e de partida, tanto em relação ao rio, quanto em relação a rodovia. Nesse sentido, as relações que são estabelecidas neste bairro vão para além das relações comerciais, estabelecem-se também relações de vínculo e de identidade com o espaço, tanto ribeirinhas, quanto rodoviárias.

Numa trajetória temporal da produção das espacialidades urbanas em Vitória do Xingu que deram origem aos bairros existentes na cidade, após o Centro, há a formação do bairro Jardim Dall'acqua, o qual tem sua gênese e seu processo de formação urbana no tocante a uma das famílias pioneiras em Vitória do Xingu, a família Dall'acqua.

O terceiro bairro originado em Vitória do Xingu foi o bairro Jardim da Alegria, este localizado na faixa de transição entre o bairro Jardim Dall'acqua e o Igarapé do Facão. Sua origem remonta a uma árvore conhecida regionalmente como "Pixona", onde no espaço que hoje está localizado o bairro Jardim da Alegria existiam várias árvores de "Pixona", sendo o local conhecido como "Pixonal". Este local era bastante frequentado pela população local, sobretudo por crianças e adolescentes, que aproveitavam o espaço para brincar e saborear as frutas de "Pixona". Daí originou-se o nome do bairro (Jardim da Alegria), pelo fato do espaço ser utilizado como local de brincadeiras e proporcionador de "alegrias" aos frequentadores.

Até a década de 2010 a cidade de Vitória do Xingu passava por um processo de estabilização em seu crescimento físico, ou seja, não apresentava dinâmicas de expansão significativas, sendo alterado este cenário após a década citada, tendo em vista que as espacialidades urbanas existentes na cidade de Vitória do Xingu até o ano de 2010 estavam circunscritas em apenas três bairros, conforme apresentadas até aqui.

Após esse período, novas espacialidades foram sendo produzidas na cidade, estas através de um processo de produção de ocupações irregulares nas áreas da fronteira do perímetro urbano vitoriense. Este processo de produção do espaço da cidade de Vitória do Xingu foi engendrado, sobretudo, por "grupos sociais excluídos", para usar a definição de Corrêa (1989) quando trata dos agentes produtores do espaço urbano.

Estes agentes ou os "grupos sociais excluídos" se misturam entre a própria população residente em Vitória do Xingu que estava sofrendo ameaças quanto a sua permanência na cidade em decorrência do aumento excessivo do preço dos aluguéis e do próprio solo urbano, além das pessoas que migraram para a cidade em função da coincidência com o período de construção da hidrelétrica.

Face a esse processo de iminência perda do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001), a solução encontrada por essa população foi o processo de ocupação irregular, contribuindo, nesse sentido, no processo de produção do espaço da cidade vitoriense. Estas novas espacialidades urbanas surgidas através das ocupações irregulares deram origem a mais quatro

bairros, são eles: Nova Vitória (Caixa D'água), Laticínio, Nova Conquista (Paulistinha) e Bela Vista (Lixão).

O Bairro Nova Vitória tem sua origem a partir do processo de ocupações iniciado em 2013. Inicialmente, era popularmente conhecido como “ocupação da Caixa D'água”, isso em detrimento de nesta área constar uma Caixa de Água que abastecia grande parte da população da cidade. Atualmente é um dos bairros que teve seu processo de regularização fundiária urbana garantido através do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), o qual “expediu título e incluiu a área de posse da Prefeitura Municipal de Vitória do Xingu (PMVX)” (CHAVES, 2018, p. 31).

Este bairro está localizado a margem direita do rodovia Ernesto Acioly (PA-415), no sentido de entrada da cidade de Vitória do Xingu através da estrada/rodovia. Tem seu limite a leste no Igarapé do Gelo. Recentemente está recebendo “bloqueteamento¹²”, encanação de água e esgoto, além de iluminação pública. Apesar do limite deste bairro coincidir com o Igarapé do Gelo, o contato com as águas não é bastante nítido. Por outro lado, algumas práticas sociais e alguns fragmentos do urbano permitem visualizar essa relação com o rio.

Outro bairro que foi socialmente produzido por meio das ocupações irregulares é o bairro Nova Conquista, este que é conhecido como “ocupação do Paulistinha”, pelo fato do antigo proprietário da área ser comumente chamado de “Paulista”. Este bairro também já passou pelo processo de regularização fundiária. A prefeitura municipal comprou a área que era de posse do senhor “Paulista” e doou aos ocupantes.

As ruas deste bairro não possuem pavimentação asfáltica, iluminação pública, água encanada e rede de esgoto. Também está localizado a margem direita da rodovia PA-415 de quem chega à cidade através da estrada. Outra característica desse bairro é a configuração das ruas, com declividades em função do relevo, sendo possível observar valetas que se formam através do escoamento superficial das águas das chuvas.

No lado oposto aos bairros Nova Vitória e Nova Conquista há o bairro Laticínio, também originado através do processo de ocupação irregular. Neste bairro, contudo, não houve ainda o processo de regularização fundiária urbana. A área encontra-se sobre processo de litígio

¹² O bloqueteamento é um processo de pavimentação de vias públicas através de “bloquetes”, que são blocos de concreto fabricados através de cimento e areia. Estes blocos são encaixados um no outro, revestindo as ruas de “bloquetes”.

entre os ocupantes e o proprietário particular, ou seja, a população moradora desta ocupação não dispõe ainda de título público dos lotes.

Esta ocupação está localizada a margem esquerda da rodovia Ernesto Acioly (PA-415) de quem chega a Vitória do Xingu através da estrada. Grande parte das ruas não são pavimentadas, assim como alguns locais não dispõem de iluminação pública, água encanada e rede de esgoto.

A única ocupação que ultrapassa o limite dos igarapés é a ocupação do Lixão, o Bairro Bela Vista. Apesar de ultrapassar o limite do igarapé, sua dinâmica está circunscrita aos eixos de circulação intra-urbana, mais especificamente a estrada do ramal Água Boa. Este bairro teve seu processo de ocupação iniciado numa área onde antes era o local de depósito de lixo da cidade, conhecido como “Lixão”.

Este bairro, por sua vez, apresenta diversos sinais de precariedade em termos de equipamentos urbanos, desprovidos de serviços públicos, tais como pavimentação asfáltica, iluminação pública, rede de esgoto e água encanada. Outra característica desta ocupação é o tamanho dos lotes (terrenos), onde alguns destes são de tamanhos maiores (20x50m) que as dimensões usuais de lotes urbanos (10x25m ou 10x30m). Estes terrenos maiores são denominados pela população moradora de “mini chácaras”.

Outro aglomerado espacial produzido na cidade de Vitória do Xingu foi o Bairro Alto Alegre, este sendo o mais recente de todos. Este bairro encontra-se na margem esquerda da rodovia PA-415 de quem chega à cidade pela estrada. Sua característica, entretanto, não se refere a uma ocupação irregular, mas um loteamento de origem privada, porém, de forma “clandestina”, eis que o Loteamento não possui registro. Os proprietários da área negociam os lotes (terrenos) com os compradores e vendem o solo mediante contrato de compra e venda registrado em cartório (CHAVES, 2018).

Os quatro bairros (ocupações urbanas) e o loteamento privado (irregular) produzidos após o ano de 2010 ocorreram no curso da rodovia, sendo possível afirmar então que houve um distanciamento da produção de novas espacialidades em torno do rio para uma produção socioespacial em torno da estrada. Estas novas espacialidades surgem em decorrência do fluxo migratório e econômico proporcionados pela construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, contribuindo assim para a expansão acelerada do tecido urbano vitoriense.

Entretanto, para além da expansão territorial urbana houve um aumento descomunal nas estatísticas referentes ao PIB *per capita* municipal (gráfico 3), influenciado pela construção do

empreendimento hidrelétrico. As taxas mais expressivas são verificadas a partir de 2015, quando a usina entra em operação e se inicia a geração de energia.

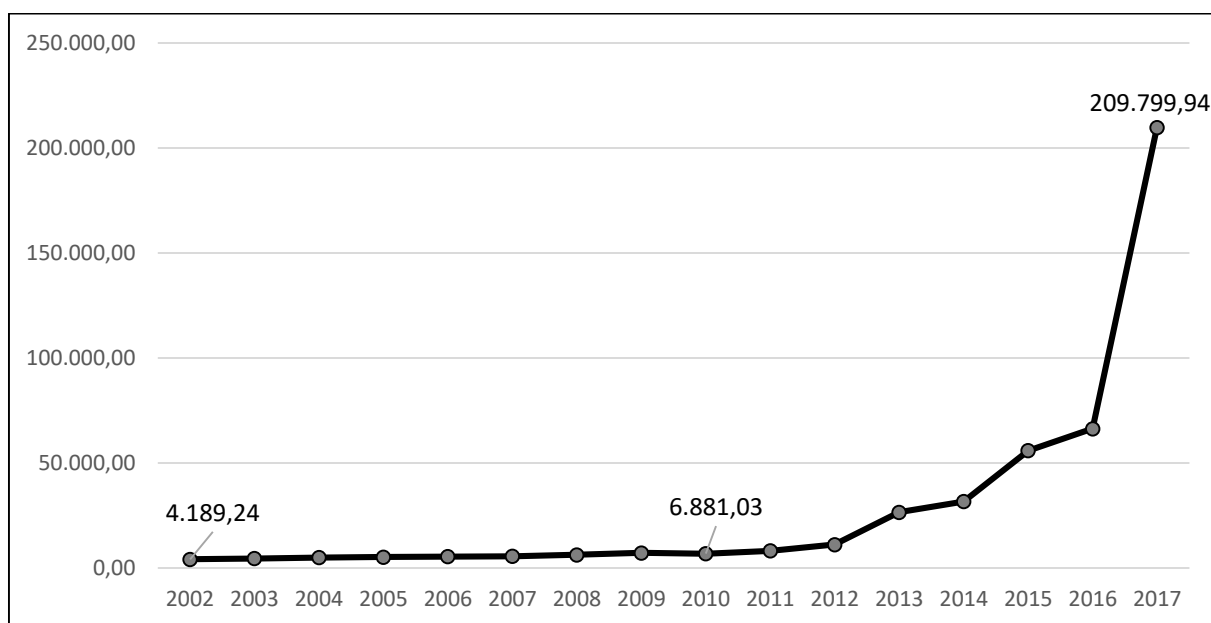


Gráfico 3 - Evolução do Produto Interno Bruto (PIB) per capita em Vitória do Xingu (PA) - R\$/habitante.
Fonte: IBGE (2017).

A dinâmica de expansão excessiva do PIB municipal inseriu Vitória do Xingu próximo do topo na classificação nacional, figurando na 9ª colocação entre os 5.570 municípios do país. Já na escala estadual, dos 144 municípios existentes, o território vitoriense aparece na 1ª posição (IBGE, 2017). Ao pé da letra isso não significa necessariamente uma melhoria nos fluxos de renda para os habitantes ou um desenvolvimento social adequado às condições de vida local. A essência da “fortuna” existente em Vitória do Xingu, através do PIB, é apenas estatística.

Os dados que nos permitem realizar essa colocação encontram-se no percentual que indica que mais da metade da população municipal, cerca de 53,6%, tem rendimentos nominais mensais de até 1/2 salário mínimo (IBGE, 2017). Ou seja, as riquezas produzidas pelo município em termos de PIB estão longe de demonstrar a realidade, havendo assim um escamoteamento da realidade através dos números.

O gigantesco aumento do PIB municipal se deve ao fato da produção de eletricidade proveniente da UHE Belo Monte, caracterizando uma das maiores manifestações econômicas do município, deixando em segundo plano (ao menos na escala nacional) a administração municipal e as atividades agrícolas.

Tabela 1 - Atividades com maior valor adicionado bruto no PIB de Vitória do Xingu (PA).

ANO	ATIVIDADE COM MAIOR VALOR ADICIONADO BRUTO
2010	Agricultura, inclusive apoio à agricultura e a pós colheita
2011	Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social
2012	Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social
2013	Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social
2014	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas
2015	Construção
2016	Eletricidade e gás, água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação
2017	Eletricidade e gás, água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação

Fonte: IBGE (2017).

A tabela se refere ao maior valor adicionado bruto de atividades e serviços desempenhados pelo município no cenário nacional, o qual se destaca a partir de 2016 a produção energética. Porém, no plano intra-urbano as atividades que envolvem os setores da administração pública e de comércios e serviços continuam empreendendo empregos diretos na cidade.

Dessa forma, a nova atividade econômica desempenhada pelo município o insere no contexto extra regional, ampliando assim a sua visibilidade no cenário nacional enquanto um dos maiores produtores de energia elétrica do e para o país. Portanto, para além dessa consideração se faz necessário uma ilustração da ocorrência desses distintos momentos vivenciados pelo município.

2.5 VITÓRIA DO XINGU EM DIFERENTES PERÍODOS

Os períodos aqui analisados e discutidos são evidenciados na figura 7, que representa os momentos e os eventos de maior importância na (trans)formação do espaço vitoriense e que acentuaram mudanças na dinâmica espacial, territorial e funcional da cidade.

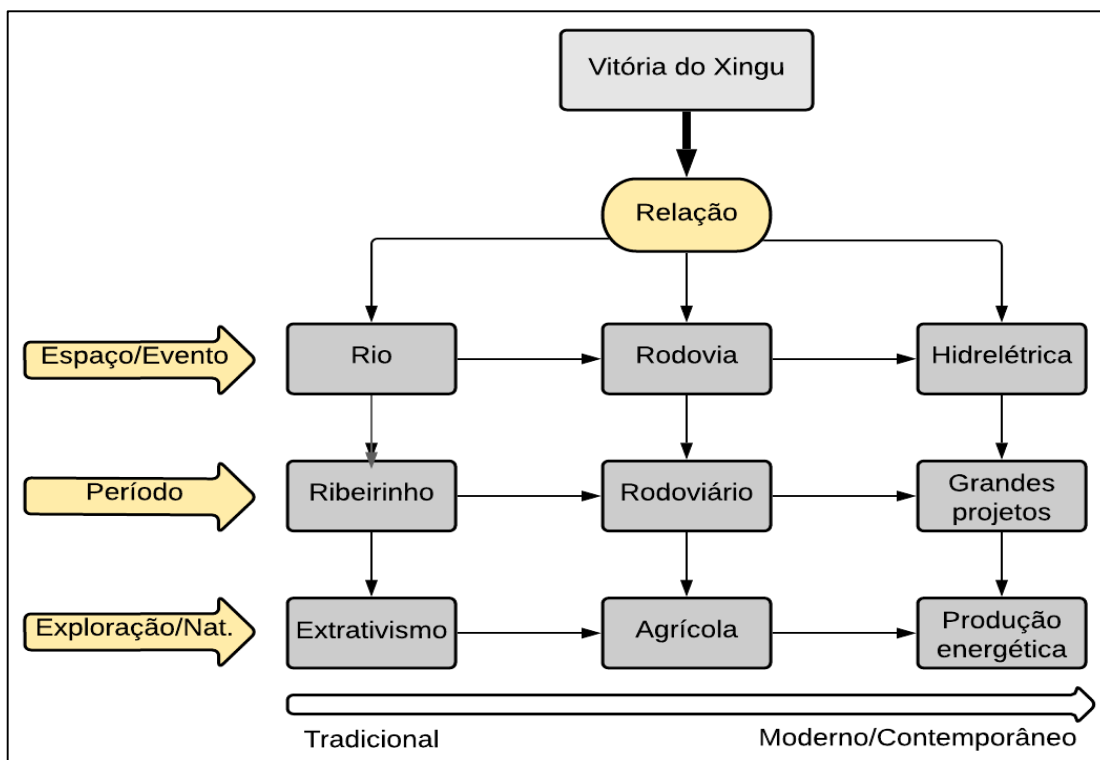


Figura 7 - Representação dos diferentes períodos em Vitória do Xingu.
Fonte: Produzido por Genilson Santana Cornélio.

A figura 7 ilustra eventos, períodos e as formas de exploração do espaço/natureza evidenciadas no território municipal, organizados neste esquema como elementos de mediação, ou seja, como categorias de aproximação e não como explicações sequenciais. Logicamente que esses arranjos não se preocupam em evidenciar o estanque, o resultado, no entanto, este processo provoca a necessidade de observar o movimento, o fenômeno, uma análise das determinações históricas e de suas interpretações contidas no espaço vitorienense.

Vitória do Xingu é uma cidade a margem do rio, mas somente esse fato da localização geográfica não pode credenciá-la enquanto cidade ribeirinha (TRINDADE JR. et al, 2011). Portanto, o que a define enquanto cidade ribeirinha é a combinação da posição em torno de um curso fluvial com as relações estabelecidas ligadas ou não ao rio, sejam elas socioespaciais, socioculturais ou socioeconômicas.

A partir da leitura histórica da produção do espaço regional e da formação urbana de Vitória do Xingu, compreende-se que o rio foi substancial no processo de consolidação da urbe, tanto que denota-se um período ribeirinho existente na cidade, isto pelo fato das relações sociais e econômicas serem circunscritas à dinâmica das águas. O contato com o rio e as práticas econômicas ligadas a ele e também à floresta, naquele período, corresponderam a uma forma

de exploração da natureza ligada ao extrativismo, seja ele vegetal através da exploração da borracha e da castanha, assim como animal, ligado a pesca.

Nestes termos, a cidade apresenta ainda um outro evento de estruturação e organização do espaço, a estrada que conecta Vitória do Xingu a Altamira, e dessa forma possibilita acesso direto a BR-230, a rodovia Transamazônica. Estes elementos conferem a cidade um período rodoviário, que dinamiza o padrão de deslocamento e transporte, assim como viabiliza uma nova forma de exploração da natureza, através das políticas agrícolas e subsídios ligadas a agricultura e sobretudo a pecuária extensiva.

É verificado ainda no contexto local um outro evento, este bem mais recente e com um conjunto de objetos espaciais e o emprego de um elevado fluxo de capitais, a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, derivada do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), correspondendo a uma forma de exploração dos recursos naturais através de Grandes Projetos de Investimentos (GPIs).

A seta indicando uma continuidade do tradicional ao moderno/contemporâneo não pode e nem deve ser interpretada como uma progressão. Ela reflete que as estruturas, os períodos e as dinâmicas recentes (modernas/contemporâneas) são sucessões e resguardam elementos de formas e conteúdos passados (tradicional). A seta evidencia, na verdade, uma mediação entre os períodos e o que consideramos tradicional e contemporâneo nessas periodizações.

Portanto, para fins analíticos, apresentou-se os principais elementos estruturantes da produção do espaço regional e da formação da cidade de Vitória do Xingu, evidenciando os eventos/períodos que revelam, em grande medida, experiências distintas, cada qual provocando suas influências de tempo e espaço na realidade vitoriense. À vista disso, os períodos apresentados se constituem como elementos de aproximação para a explicação das constantes mudanças verificadas no espaço local, no entanto, por outro lado, existem objetos espaciais e conteúdos sociais que não são capturados por completo por essas novas dinâmicas que atingem a cidade. Nesse sentido, o terceiro capítulo objetiva apresentar as bases empíricas que apontam as mudanças e as permanências na relação da cidade com o rio.



**3 – A HIDRELÉTRICA SOBRE O RIO E O RIO SOB A
HIDRELÉTRICA: IDENTIFICANDO AS MUDANÇAS E
PERMANÊNCIAS**

Com objetivo de evidenciar as sistematizações oriundas da pesquisa de campo, além de fornecer bases empíricas que apontem as mudanças e permanências na relação da cidade com o rio, apresenta-se neste capítulo a estruturação dos dados referentes aos formulários e entrevistas aplicados nos diversos espaços da cidade. Os dados e as análises realizadas permitem discorrer sobre as diversas dinâmicas socioespaciais, socioeconômicas e socioculturais que ora tendem a permanências na relação cidade-rio, ora expressam mudanças.

Assim, inicialmente evidenciar-se-á os aspectos de permanência, assim como os de mudança na relação cidade-rio tendo como pano de fundo o Porto/Orla da cidade. Após esse espaço, o esforço empreendido é o de apresentar um perfil da dinâmica socioeconômica, apresentando o que muda e o que permanece na relação da cidade com o rio a partir da área principal de comércio e serviços da cidade. Por fim, serão destacadas as mudanças e permanências na relação cidade-rio a partir dos espaços de assentamento intra-urbano, seja através da forma ou da função de fragmentos do urbano, seja através das práticas socioespaciais, assim como os diversos espaços que evidenciam uma (re)existência ribeirinha. Portanto, além de expor as permanências, este último capítulo apresentará as sucessivas mudanças na relação/dependência da cidade com o rio, ora tendendo a uma relação desta com a estrada, ora com a hidrelétrica.

3.1 DO PORTO VITÓRIA AO PORTO DE VITÓRIA: DO ESPAÇO DE ARRANJO LOGÍSTICO AO ESPAÇO DE INTERMEDIÇÃO INTERREGIONAL

O Porto Vitória foi, no século XIX e boa parte do século XX, um espaço que tornava possível a logística de deslocamento e transporte do baixo ao médio Xingu. Ao atracar no Porto, os viajantes deixavam o canal fluvial e recorriam à estrada para chegar ao local onde hoje está situada a cidade de Altamira, e assim superar a volta grande do Xingu e continuar o trajeto utilizando novamente o rio.

Sua localização foi e continua sendo estratégica, pois além de possibilitar o deslocamento e o transporte de pessoas e mercadorias, constitui-se como o único Porto da Região Geográfica Imediata (RGI) de Altamira. Portanto, sua configuração espacial assegura a manutenção da utilização dos canais fluviais no âmbito inter-regional da RGI de Altamira com outras regiões.

Diante do que foi colocado, o Porto da cidade apresenta essa trajetória enquanto apenas um espaço logístico de superação a uma barreira natural até o presente momento, em meio às

sucessivas mudanças em sua forma de utilização em que assume o papel de intermediação inter-regional.

A parte da cidade localizada às margens do rio Tucuruí é denominada pela população de “Porto”. Não há uma utilização frequente pelos moradores da denominação “Orla”, tendo em vista que para eles, a orla seria um espaço que indicasse aspectos com características de lazer, apresentando pizzarias, restaurantes, vias abertas para os rios, um cais, conforme evidenciaram os diversos sujeitos na pesquisa de campo.

Outro termo que é comumente utilizado pela população local para se referirem ao espaço de contato da cidade com as águas é a expressão “beira”. A utilização desta palavra é habitual em cidades ribeirinhas, conforme destacam Trindade Jr., Silva e Amaral (2008):

A beira, assim, é um ponto de contato importante entre o rio e a pequena concentração urbana propriamente dita. A partir desta, então, dispõem-se, de forma aparentemente caótica, um conjunto de objetos espaciais/geográficos, como armazéns, comércios, portos e outros de pequena escala (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008, p. 11).

Esses diferentes termos (Porto, Orla, Beira) são utilizados para indicar o limiar cidade-rio, no entanto, emprega-se a partir de agora apenas a expressão “Porto”, visto que é a mais utilizada pela população local de Vitória do Xingu. Entretanto, ainda é verificado o termo “Orla” em algumas partes do texto, sobretudo nos gráficos oriundos da pesquisa de campo, isso porque constava nas perguntas do formulário as palavras Porto e Orla como sinônimos, justamente como forma de captar qual delas era (é) mais utilizada e aceita pelos sujeitos locais.

Dessa forma, observando os usos diferenciados ao longo do Porto da cidade, percebe-se um zoneamento, mesmo que não seja aparentemente organizado. Através desses usos distintos, remetemos ao esforço de zonear a área do Porto da cidade levando em consideração o uso e a apropriação desses espaços por diferentes agentes. Nesse sentido, percebemos ao menos cinco áreas ao longo do Porto: área do Porto da REICON, área do terminal hidro-rodoviário, área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário, área da Prainha e do Mercado e a área do Porto da Gabriela (figura 8).



Figura 8 - Zoneamento do Porto da cidade.

Foto: Erick Aguiar (Agosto de 2019). Organização do autor.

O Porto da REICON é uma área pertencente a uma empresa privada, do Grupo Rebelo Indústria, Comércio e Navegação. A REICON atua no transporte de carga intermunicipal e interestadual, com uma dinâmica de utilização semanal. Não dispõe de uma ótima infraestrutura para a acostagem das balsas, no entanto, não enfrenta muitos problemas no processo de carga e descarga de mercadorias. Recebe semanalmente produtos vindos da capital do estado, Belém, em sua grande maioria produtos como Coca-Cola e gás de cozinha. Estes produtos chegam em Vitória do Xingu através de balsas, dentro de *containers*, onde são descarregados. Logo em seguida estes produtos são novamente carregados nas carretas, e utilizando agora um outro modal de transporte, o rodoviário, são transportados para outras cidades da região do Xingu, a exemplo de Altamira (figura 9).



Figura 9 - Porto da REICON.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

Nesse sentido, através do Porto da REICON, percebe-se que Vitória do Xingu exerce esse papel de centro de intermediação de mercadorias regionais, atingindo, inclusive, cidades com papel mais importante na rede urbana amazônica. Visualiza-se, em linhas gerais, que por meio do Porto, o intermédio desempenhado pela cidade se estende a outros municípios e estados da região amazônica.

Continuando o zoneamento proposto, há ao lado do Porto da REICON uma outra área, esta de domínio público, a qual é utilizada para embarque e desembarque de passageiros, estes que chegam à cidade através do rio, utilizando voadeiras, lanchas e outras embarcações de porte médio e pequeno (figura 10). Nesta área está localizado o terminal hidro-rodoviário da cidade e é comum verificar o fluxo intenso de diferentes sujeitos que utilizam e trabalham nesta área, como passageiros, taxistas e pilotos de embarcações.



Figura 10 - Embarcações próximas ao terminal hidro-rodoviário (ao fundo da imagem).

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

A grande maioria dessas embarcações que utilizam o terminal hidro-rodoviário tem suas rotas de Vitória do Xingu para cidades e vilas próximas, como Senador José Porfírio e Porto de Moz, além de vilas, como o distrito de Vila Nova (pertencente ao município de Senador José Porfírio). Isso revela a articulação fluvial da cidade a partir do terminal.

Mais adiante, verificamos uma outra área de embarque e desembarque, a qual denominamos de área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário, tendo em vista que neste espaço há a utilização de embarcações de maior porte, como os barcos que transportam cargas e veículos, além de passageiros que circulam na região (figura 11).



Figura 11 - Área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

Estes barcos de porte maior que geralmente utilizam esta parte do Porto para embarcar e desembarcar mercadorias, veículos e passageiros, tem suas rotas para cidades como Gurupá e Almeirim no Pará, além da cidade de Santana no estado do Amapá. Essas rotas aquáticas passam também em cidades de menor porte durante o trajeto, tais como Senador José Porfírio, Porto de Moz, Mazagão e Vitória do Jarí, além de vilas e distritos.

As mercadorias que chegam e que partem pelo Porto da cidade são diversas, como sais e minerais para gado; sementes e adubos utilizados na pastagem; trigo, milho e grãos; bebidas em geral (água mineral, refrigerante e cerveja); produtos alimentícios e produtos de limpeza. O alcance espacial e as articulações inter-regionais e interestaduais ratificam a importância do Porto de Vitória do Xingu na região amazônica.

Após este espaço utilizado para embarque e desembarque, verifica-se no Porto uma área conhecida como Prainha, onde também está localizado um mercado utilizado para a venda de peixe, por isso a denominação desse espaço como área da prainha e do mercado. Nota-se nessa área usos diferenciados por sujeitos distintos. Primeiramente, identifica-se pescadores, atravessadores e vendedores de pescado utilizando a área para comercialização de peixe. Ao lado do mercado, avista-se a Prainha, espaço artificial produzido tendo como objetivo práticas de lazer às margens do rio no Porto da cidade (figura 12).



Figura 12 - Área da Prainha e do mercado.
Foto: Lucas Lima - LEDTAM/UFPA (Julho de 2021).

Há um contraste nessa área, pois, apesar da proximidade, verifica-se usos diferenciados. De um lado, a Prainha, local em que as práticas cotidianas se dão através de manifestações

ligadas ao tempo livre, à diversão, ao lazer. Do outro, o mercado, onde há um uso relacionado ao trabalho, ao sustento.

Outro espaço verificado no Porto da cidade é a área do Porto da Gabriela, empresa de origem privada, de propriedade do grupo G.C. Rodrigues, inaugurada em Julho de 2007, que atua no ramo de transporte fluvial (figura 13). A empresa envia e recebe mercadorias para a cidade de Belém, além das cidades situadas entre a rota de Vitória do Xingu e a capital do estado.



Figura 13 - Porto Gabriela.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

O grupo Gabriela, que dispõe de um Porto próprio para os usos específicos da empresa, apresenta um galpão, onde armazenam as mercadorias até os contratantes do serviço de transporte virem buscá-las. As mercadorias que chegam através das balsas pertencentes à empresa são destinadas ao abastecimento de diversos estabelecimentos comerciais de Vitória do Xingu e de outras cidades, como Altamira e Brasil Novo. Os comerciantes veem no transporte fluvial uma forma de comprarem suas mercadorias e estas não cheguem danificadas, como acontece com frequência quando utilizam o transporte rodoviário, em função da péssima qualidade das estradas que conectam o município à Belém.

Conforme foi evidenciado, o Porto da cidade apresenta uma diversidade de práticas socioespaciais, envolvendo sujeitos distintos, desde usos mais racionalizados e ordenados, até aqueles mais espontâneos e ligados às vivências e experiências cotidianas não programadas. Como forma de verificar essas diferentes formas de uso e apropriação do espaço, foram aplicados um total de 50 formulários (apêndice 01) no Porto da cidade, abrangendo os diferentes

sujeitos que utilizam/transitam por este importante espaço da cidade. A aplicação dos questionários forneceu informações relevantes para a análise da relação cidade-rio sob o ângulo da área portuária. Os formulários aplicados abrangeram todas as cinco áreas do Porto da cidade, com percentuais diferentes em cada uma delas.

O local do Porto onde foram aplicados o maior número de formulários foi na área do terminal hidro-rodoviário (32%), espaço este que é bastante movimentado durante o dia, tendo em vista a grande circulação de passageiros, taxistas e moto taxistas, pilotos de embarcações, além de pessoas que atuam na venda de comidas, lanches e bebidas. A área do Porto da REICON (26%) e a área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário (24%) foram outros dois espaços onde aplicou-se um percentual significativo de formulários, pelo fato de encontrarmos um grande fluxo de pessoas, como as que trabalham como estivadores, os comandantes de embarcações, além de motoristas que trazem e levam mercadorias. Na área da Prainha e do mercado (12%) houve a aplicação de formulários abrangendo a variedade de sujeitos que utilizam esses espaços, frequentado por pescadores, atravessadores e vendedores de pescado, além das pessoas que utilizam a área da Prainha para lazer. Por fim, a área do Porto da Gabriela (6%), onde foram aplicados formulários com os sujeitos que utilizam e trabalham no espaço, como vigilantes, caminhoneiros e conferencistas de mercadorias (gráfico 4).

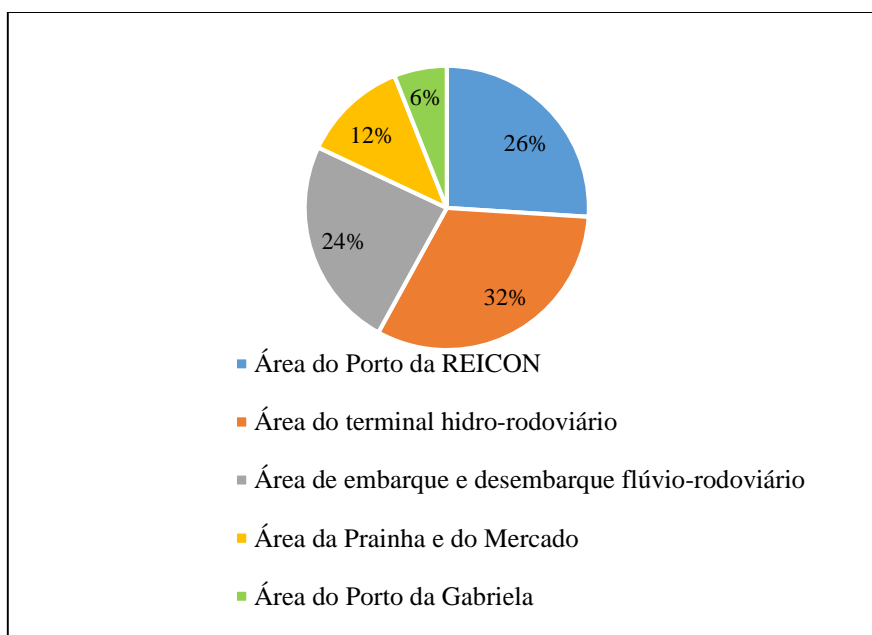


Gráfico 4 - Distribuição espacial da aplicação dos formulários no Porto da cidade.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

A aplicação destes formulários nos forneceu uma diversidade amostral expressiva, pois abrangeu diferentes sujeitos, em espaços distintos, fornecendo-nos assim propriedade empírica

para evidenciar a realidade portuária da cidade. No que se refere aos ramos de atividades dos usuários do Porto, exibe-se o gráfico 5.

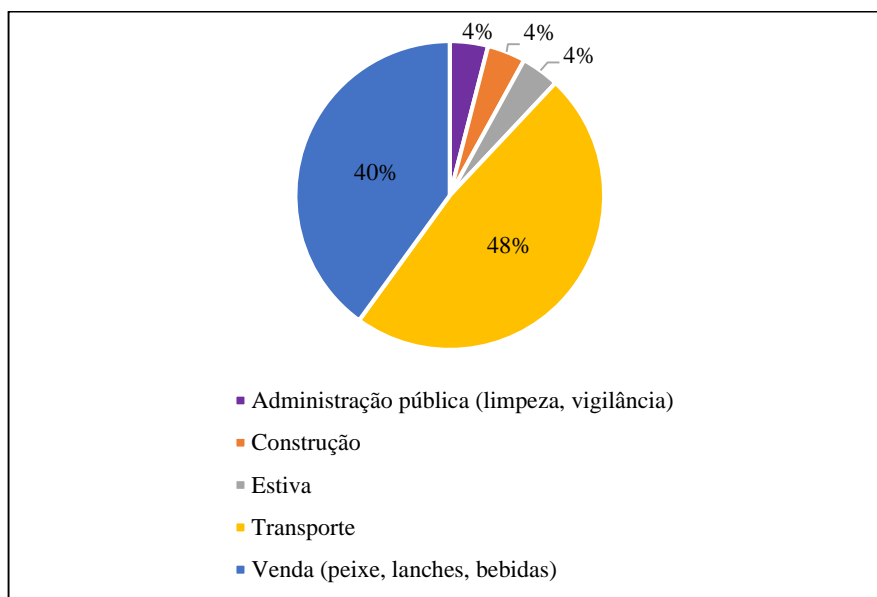


Gráfico 5 - Ramos de atividades dos usuários do Porto/Orla.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Nota-se os sujeitos em que sua atividade laboral está circunscrita à administração pública (4%), como as pessoas que atuam no serviço de limpeza do Porto, além daqueles que desempenham serviços de vigilância. Além destes, há os sujeitos que atuam no serviço de construção (4%), como pedreiros e carpinteiros que utilizam o Porto, ou as margens dele para desenvolverem suas atividades laborais, geralmente para as empresas de origem privada, como o grupo REICON e o grupo Gabriela.

São verificados no Porto da cidade um grande número de estivadores, sujeitos estes que, sem vínculo empregatício formal, utilizando da força física, carregam e descarregam mercadorias das embarcações e das carretas. Essa atividade trabalhista, que é bastante comum em cidades portuárias, também fez parte da diversidade amostral dos formulários, com 4%.

Entre os ramos de atividades dos usuários do Porto destaca-se o ramo de transportes, com 48%, abrangendo diferentes sujeitos, como os taxistas, moto taxistas, pilotos de embarcações, caminhoneiros, carroceiros e até mesmo os passageiros, que utilizam o Porto apenas para se deslocarem. Outro ramo de atividade que se destaca no Porto da cidade é o setor de vendas, também com 40% dos entrevistados. Neste grupo contém vendedores que comercializam comidas, lanches, bebidas, além dos que vendem o pescado.

Constata-se que a maioria dessas atividades dependem ou são estimuladas pela dinâmica fluvial e portuária da cidade. Essa importância do rio, do Porto e da Orla para os distintos ramos de atividades existentes no espaço portuário da cidade podem ser constatados pelo tempo de utilização do local, conforme indica o gráfico 6.

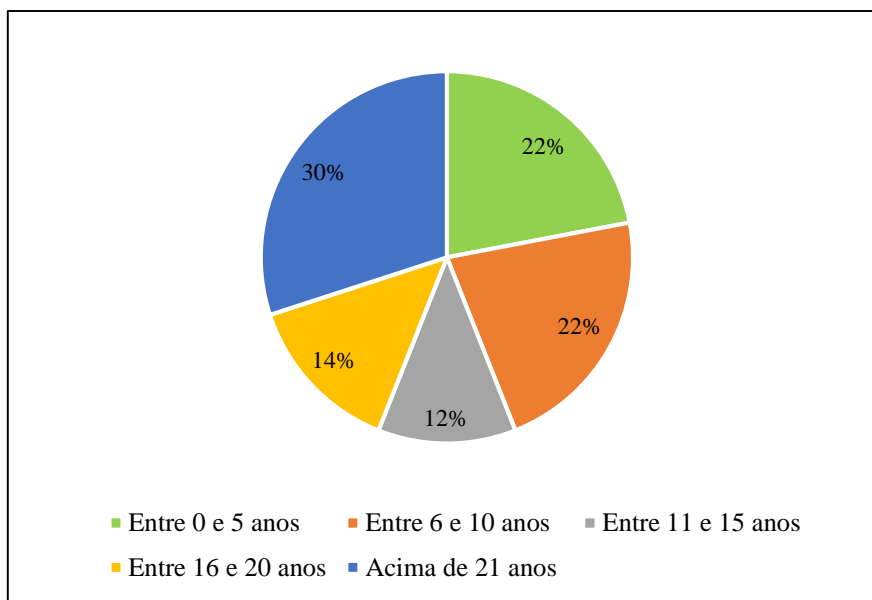


Gráfico 6 - Tempo de utilização do Porto/Orla.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Dada a importância do tempo de utilização do Porto/Orla, podemos considerar a herança desse espaço para a manutenção de relações econômicas, materiais e simbólicas. Verifica-se que 22% dos informantes utilizam o Porto em um intervalo entre 0 e 5 anos, ao passo que outros 22% o utilizam em um período que varia entre 6 e 10 anos. Observa-se 12% dos entrevistados relatando que utilizam este espaço entre 11 e 15 anos. Entre os que usufruem do Porto/Orla em um intervalo de tempo que varia entre 16 e 20 anos, nota-se 14% dos informantes. Por fim, aqueles que utilizam o Porto/Orla a mais tempo que os demais informantes (acima de 21 anos), representando 30%,

Os distintos tempos de utilização do Porto/Orla reafirmam a significativa importância desse espaço da cidade para os sujeitos que (sobre)vivem¹³ em função da dinâmica portuária. Mesmo através das mudanças e da introdução de novas atividades econômicas na cidade, o Porto se mantém como um retrato da resolução de necessidades (financeiras, transporte, deslocamento).

¹³ Essa afirmação vincula-se aos “espaços de (sobre)vivência” descritos por Malheiro e Trindade Jr. (2009, p.26), “onde a sobrevivida caminha ao lado da vida, onde a dinâmica de sobreviver permite o viver e as trocas pressupõem encontros”.

Diante do que foi colocado, ratificamos mais uma vez que as relações que são desenhadas no Porto da cidade apontam para uma permanência na relação da cidade com o rio, isso em função dos diferentes usos do espaço que tem a dinâmica fluvial ou o Porto como pano de fundo. Isso pode ser constatado pelas respostas dos informantes quando questionados sobre a importância do transporte fluvial, do rio e do Porto para suas práticas cotidianas. Nota-se através do gráfico 7 que a grande maioria dos informantes consideram que o grau de importância desses elementos (transporte fluvial, rio e Porto) é grande.

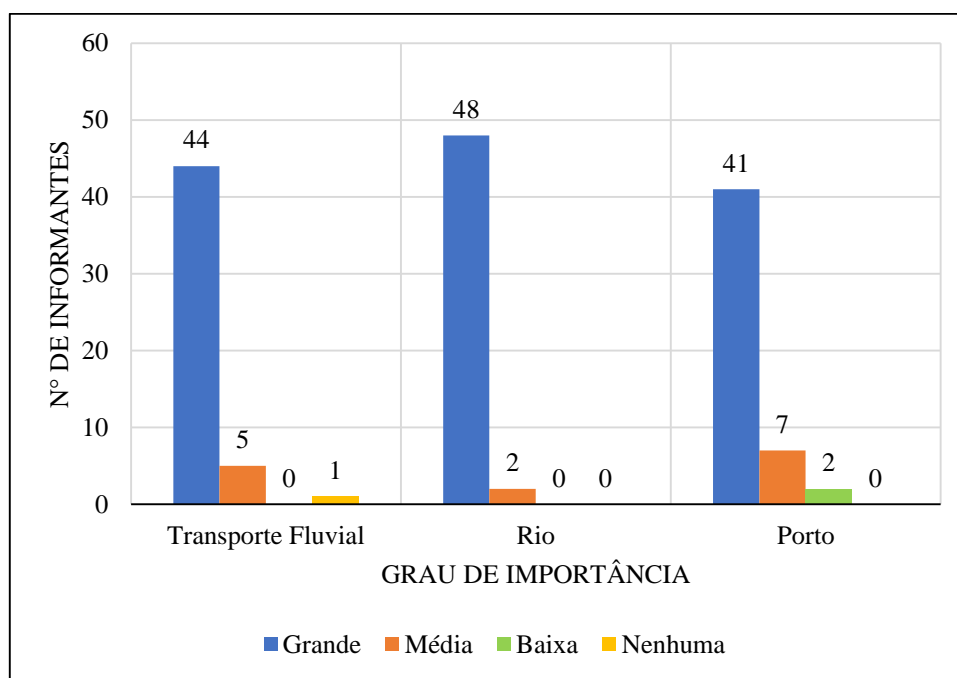


Gráfico 7 - Importância do Rio, do Porto e do Transporte fluvial.
Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Isto nos chama a atenção, pois a grande importância desses elementos não escapa do imaginário da população local, eles resguardam modos de vida, formas de subsistência e práticas cotidianas. Essa significativa importância do rio, do Porto e do transporte fluvial não representa a sobreposição destes em relação a rodovia e ao transporte rodoviário, pelo contrário, reafirmam a coexistência de dois elementos, o rio e a rodovia, da combinação entre transporte fluvial e transporte rodoviário. E esses elementos estão presentes no cotidiano, no dia-a-dia, nos modos de vida existentes na cidade. E é através do Porto que essa coexistência pode ser verificada de forma mais evidente.

De acordo com Oliveira (2006, p. 27), “o porto é por onde se chega e se vai”, nesse sentido, podemos afirmar que ele é, ao mesmo tempo, o início e o término da cidade. O Porto é este elo, um limiar entre o rio e a rodovia. É nele que se atraca quem chega pelo rio. É nele

também que se acosta quem chega pela estrada. É dele que partem pelo rio e, também, pela estrada. Não há como desconsiderar a enorme importância do Porto em cidades ribeirinhas.

Nem todos os sujeitos que usam o Porto utilizam o transporte fluvial, assim como nem todos os que usam o Porto utilizam o transporte rodoviário. No entanto, independente dos sujeitos e independente do tipo de transporte (fluvial ou rodoviário), é evidente a utilização do Porto da cidade.

Entre os diversos motivos que manifestam a importância do rio e do Porto para os sujeitos que os utilizam, o gráfico 8 expressa alguns deles. Há os informantes que consideram que o rio e o Porto são importantes pela abundância da água para o uso (8%), além dos que acham que a importância deles se dá pela beleza atrativa da paisagem natural (16%) e os que julgam a relevância pela facilidade de contato com a população ribeirinha (28%). Há também os motivos em que os sujeitos observam a importância pela possibilidade de contato da via fluvial com a via rodoviária (10%) e o transporte de mercadorias e produtos/serviços (38%).

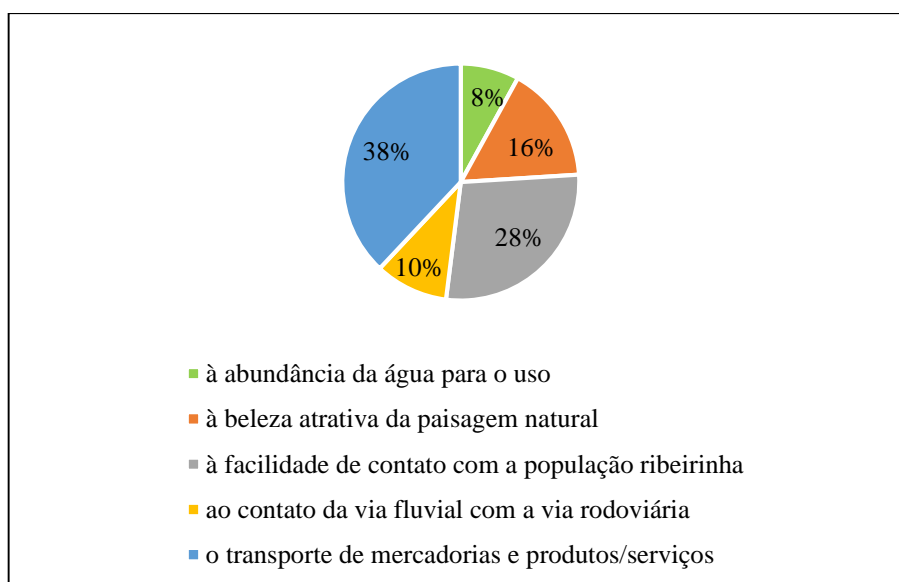


Gráfico 8 - Motivos da importância do Rio e do Porto.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Os dados mostram a diversidade de possibilidades e lógicas a partir dos rios. Esses motivos reafirmam não somente a importância do rio e do Porto para os informantes, mas expressam ainda sinônimos de permanência na relação cidade-rio, levando em consideração que eles representam elementos para afirmarmos que Vitória do Xingu é uma cidade ribeirinha e não apenas uma cidade beira-rio. Essa afirmação está amparada nos escritos de Trindade Jr. (2010), quando discorre sobre as dimensões que podem ser analisadas quando se objetiva classificar uma cidade em função de sua localização as margens de cursos fluviais.

A floresta e os rios, por exemplo, que na lógica anterior eram vistos em suas dimensões múltiplas (recursos, circulação, lúdica, lazer, uso doméstico e representações simbólico-culturais), numa relação em que a interação homem-natureza tendia a expressar uma forte organicidade, na nova lógica urbana dos “grandes objetos” tornam-se principalmente fontes de recursos e, secundariamente, espaços de lazer e contemplação”. Essa é a razão que faz das “cidades na floresta”, quando localizadas às margens fluviais, nada mais que cidades à beira-rio, subtraindo-se o sentido de cidades ribeirinhas muito próprias das “cidades da floresta” (TRINDADE JR., 2010, p. 131).

Observa-se, portanto, que não há apenas uma utilização do rio e do Porto enquanto fonte de recursos, nem apenas espaços de lazer e contemplação. A sua importância se dá por outros fatores, como a abundância da água para o uso (fonte de subsistência e uso doméstico), o transporte de mercadorias e produtos/serviços e o contato da via fluvial com a via rodoviária (circulação), além da facilidade de contato com a população ribeirinha (representações simbólico-culturais).

Esses diferentes usos por parte dos distintos sujeitos podem ser melhores evidenciados no gráfico 9. Em relação ao principal uso do rio, destaca-se a atividade laboral (50%). É importante verificar também o principal uso do rio em relação ao transporte (22%), além da fonte de recursos – água, peixe etc., correspondendo a 10%. Essas três distintas formas de uso do rio representam a resposta de 82% dos informantes, ou seja, o rio é utilizado, em sua grande maioria, para atividades que expressam a fonte de renda (subsistência), de recursos (para alimentação e uso doméstico) e não de acumulação, além de meio de transporte (circulação). Ele é utilizado também como espaço de contemplação da paisagem (2%) e como fonte de lazer (16%).

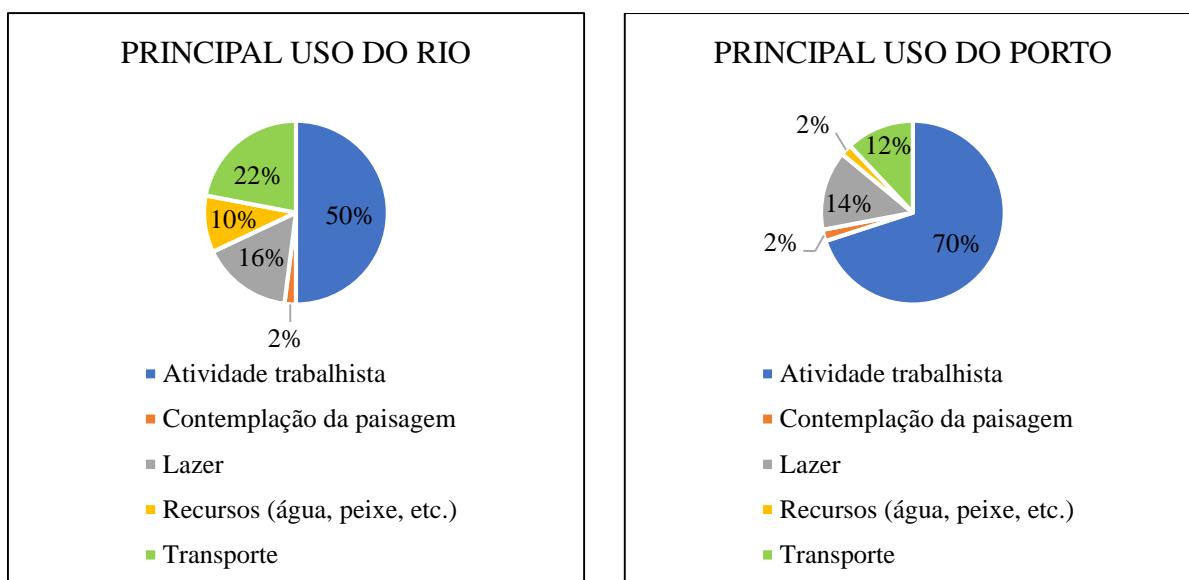


Gráfico 9 - Principal uso do Rio e do Porto, respectivamente.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Há também as principais formas de uso do Porto da cidade, verificando os índices mais significativos no que se refere a atividade laboral (70%). Além dessa forma de uso, há também os sujeitos que o utilizam como forma de contemplação da paisagem (2%) e como espaço de lazer (14%). Os usuários desse importante espaço, utilizam o Porto ainda como fonte de recursos – água, peixes etc. (2%), assim como forma de transporte (12%), no caso em questão como local de encontrar uma forma de deslocamento, seja ela fluvial ou rodoviária.

A análise desses aspectos gerais no Porto da cidade permite verificar uma forte dependência/relação da cidade com o rio. Face a isso, o que se objetiva é evidenciar as mudanças estruturais pelas quais o Porto da cidade passou nos últimos anos e como isso afeta (ou não) a relação cidade-rio.

3.1.1 A DIALÉTICA DA ESTRUTURA DO PORTO DA CIDADE: ENTRE A AUSÊNCIA E A EXISTÊNCIA

“Finalmente, chega-se ao porto, em que tudo é transitório. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que, nas pequenas cidades da Amazônia, nada é perene, tudo é temporário, inacabado e precocemente deteriorado” (OLIVEIRA, 2006, p. 27). Compreende-se que o autor não se referia apenas a questão estrutural, mas a uma paisagem urbana comum nas cidades ribeirinhas, sobretudo no estado do Amazonas, local privilegiado de suas pesquisas.

No entanto, observando o Porto da cidade de Vitória do Xingu sob um prisma estrutural, a grande maioria das referências desse espaço da cidade não se resumem ao improvisado, ao inacabado e ao deteriorado. Utilizando-nos dos dados colhidos em campo através da aplicação de 50 formulários¹⁴ no Porto da cidade, 50% dos informantes relataram que a estrutura do Porto atendia as suas necessidades. Em contrapartida, os outros 50% informaram que a estrutura existente não atendia de forma satisfatória suas demandas.

Entre os problemas que são verificados no Porto da cidade, os informantes relataram a partir de suas respostas os principais deles, conforme podemos verificar na tabela 2.

Tabela 2 - Principal problema enfrentado no Porto da cidade.

Problema	Abs.	%
Ausência de trapiches e portos	2	4%
Infraestrutura precária	22	44%
Poluição/Lixo (moradores/usuários/barcos/esgoto)	23	46%
Violência	1	2%
Não tem problema	2	4%
Total	50	100%

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Os problemas apresentados reforçam algumas situações que são comumente verificadas em cidades ribeirinhas, como a ausência de trapiches e portos (4%), infraestrutura precária (44%) e poluição ao longo do rio e do Porto (46%). Há ainda uma pequena porcentagem dos informantes ressaltando a violência como principal problema na área portuária da cidade (2%). Além dos informantes que ponderaram os problemas mais substanciais do/no Porto, existem os que relataram que não tem problema no Porto da cidade.

A ausência de trapiches e portos não é um dos problemas mais acentuados do/no Porto da cidade, tendo em vista que as mais diversas embarcações conseguem ancorar em espaços ao longo da área portuária. O problema não é a falta de espaços para ancorar, mas sim a

¹⁴ Este quantitativo apresenta um nível de representatividade significativo, pois abrangeu todo o Porto da cidade, com sujeitos amostrais diferentes, o que fornece uma segurança empírica para expor os dados.

infraestrutura adequada para embarcar e desembarcar passageiros, cargas e veículos, ou seja, problemas relacionados à infraestrutura.

Não é que a grande maioria dos espaços ao longo do Porto da cidade não dispõem de infraestrutura adequada, pelo contrário, até existem estruturas apropriadas, como portos e trapiches de concreto, alguns deles dotados de rampas e escadas (figura 14).



Figura 14 - Estruturas de embarque e desembarque ao longo do Porto da cidade.

Fotos: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

No entanto, apesar da existência de uma infraestrutura, a mesma não consegue suprir a demanda dos usuários do Porto da cidade em todas as épocas do ano. Algumas delas, por exemplo, são suficientes aos anseios dos usuários no período do inverno amazônico¹⁵, onde o volume de água do rio tende a ser maior e isto torna possível a proximidade das embarcações com as estruturas do Porto, facilitando o embarque e o desembarque. Porém, no período do verão amazônico¹⁶, pelo fato do volume de água do rio ser relativamente menor se comparado ao inverno, as embarcações ficam em um nível um pouco abaixo das estruturas ao longo do Porto da cidade, dificultando o processo de carga e descarga.

¹⁵ O inverno amazônico corresponde ao período mais chuvoso da região, geralmente entre os meses de Dezembro e Maio. Trata-se de uma denominação regional para um período onde os regimes de chuva são constantes.

¹⁶ O verão amazônico corresponde ao período onde as chuvas são menos constantes, geralmente entre os meses de Junho e Novembro.

Em vista disso, a grande maioria dos informantes são favoráveis em haver mais obras e intervenções no Porto da cidade (96%), enquanto apenas 4% deles não são favoráveis. Entre as ações a serem tomadas pelo poder público para melhorar a orla (gráfico 10), destacam-se na resposta dos usuários do Porto a necessidade de ampliação do espaço (42%), o deslocamento das atividades de carga e descarga para um outro local distante da orla (12%), a implementação de mais áreas de lazer ao longo da orla (14%), além da necessidade de requalificação¹⁷ (32%).

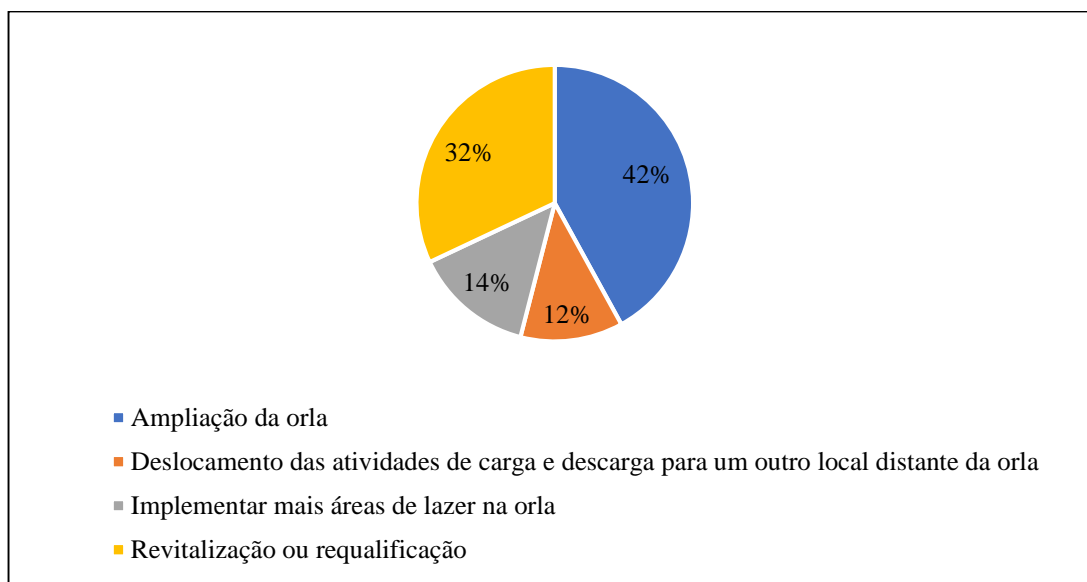


Gráfico 10 - Ação a ser tomada pelo poder público para melhorar o Porto.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Algumas dessas ações apontadas pelos usuários da orla que deveriam ser tomadas pelo poder público para melhorar o Porto da cidade se referem a questões estruturais, como a ampliação do espaço, por exemplo. Outra ação seria o deslocamento das atividades de carga e descarga para um outro local distante da orla, tendo em vista que não há uma divisão do espaço entre os locais destinados ao lazer e à contemplação e para as atividades de embarque e desembarque. Por isso, talvez, a grande maioria dos informantes insistem em afirmar, categoricamente, que não há uma orla ao longo da beira-rio da cidade, o que há, na verdade, segundo os entrevistados, é um Porto.

Essas colocações reverberam na resposta dos informantes quando ressaltam que as atividades de carga e descarga deveriam ter um local específico, assim como deveria existir ao

¹⁷ Entende-se a requalificação a partir de Trindade Jr. (2013, p. 485), que compreende esse processo “como uma forma de renovação urbana, que busca dar uma nova qualidade ao espaço (funções, usos, apropriações etc.) e que se mostra em estreita sintonia com determinadas estratégias de desenvolvimento e interesses de agentes que definem formas específicas de controle de frações do urbano”.

longo da beira-rio da cidade uma orla que não fosse de forma conjunta ao Porto, ou seja, demandam a implementação de mais áreas de lazer.

Outra ação percebida na resposta dos informantes refere-se à necessidade de requalificação do espaço, que não se restringe apenas à reforma do espaço, mas dar a ele novos contornos, novas formas e novas funções, como novas estruturas e novos conteúdos à área portuária da cidade.

Para além das questões estruturais no/do Porto da cidade, verifica-se também os problemas relacionados a este espaço, sobretudo a poluição¹⁸ no/do rio. Entre os elementos que estão causando a poluição do rio, destacam-se o descarte de lixo no rio pelos usuários do Porto, o despejo de esgotos diretamente no rio e a poluição aquaviária, ocasionada pelo despejo de lixos e dejetos pelas embarcações que utilizam o espaço (gráfico 11).

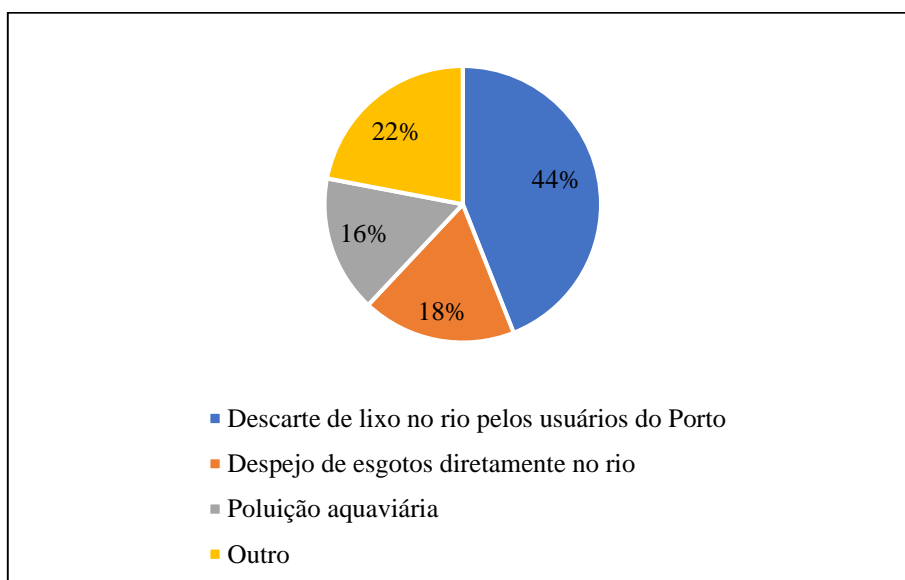


Gráfico 11 - Elementos causadores da poluição no/do rio.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Para além destes elementos causadores da poluição no/do rio, houve um percentual bem significativo de informantes que relataram que um outro elemento que não constava entre as opções do formulário causava a poluição do rio. Este “outro” elemento seria a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, que segundo os informantes alterou o regime fluvial. De acordo com as colocações dos entrevistados, o regime do rio não é mais ditado pelas estações do ano, nem a partir dos índices de precipitação. O regime fluvial agora é ditado pelo “abrir” e pelo “fechar” das comportas da hidrelétrica. Segundo os informantes, isso fez com que as águas do

¹⁸ Entende-se por poluição o despejo inadequado de resíduos sólidos e líquidos no rio que ocasionam problemas à qualidade da água, contaminando-a.

rio deixassem de seguir seu curso natural quando as comportas estão fechadas, ocasionando o aparecimento frequente de lodo na água.

Levando em consideração as outras áreas do Porto da cidade, como o Porto da REICON, o Porto da Gabriela e a área da prainha e do mercado, nota-se uma certa ausência no que se refere a termos estruturais. São áreas onde o improvisado predomina, conforme exemplo verificado na figura 15, na acostagem das balsas de carga, onde é possível observar tábuas de madeira servindo de suporte para a rampa principal de acesso ao transporte fluvial.



Figura 15 - Situação de improvisado verificada no Porto da REICON.
Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

O que se chama a atenção para a ideia de ausência e existência estrutural no Porto deriva das situações apresentadas, em que algumas áreas portuárias da cidade dispõe de estrutura adequada para acostagem de transportes fluviais, no entanto, outras áreas ainda apresentam demandas infraestruturais. Quando se considera a totalidade da área do Porto da cidade, não há como falar, isoladamente, de “ausência” ou de “existência”, por isso o emprego do termo “dialética” antes destas palavras para se referir a afirmação de uma e à negação da outra, e vice-versa.

Dadas essas características distintas existentes no Porto que nos levam a pensar que a cidade se difere de outras cidades ribeirinhas da Amazônia, ao mesmo tempo essas acepções reforçam e legitimam o caráter ribeirinho existente. São elementos que se diferem em termos de forma, mas que convergem a partir dos conteúdos que desempenham para afirmarmos a natureza híbrida existente na cidade a partir de sua relação com a rodovia e com a hidrelétrica.

3.1.2 O MERCADO E A PRAINHA AO LONGO DO PORTO: O DESENCONTRO DE TEMPOS E ESPAÇOS

É frequente encontrarmos no Porto de cidades ribeirinhas um mercado, geralmente funcionando como um espaço de venda de pescados. Vitória do Xingu não foge à lógica, eis que também se verifica no Porto da cidade um pequeno mercado, onde nas dependências funcionam peixarias, bares e restaurantes, todos organizados em pequenos quiosques.

Este mercado (figura 16) existe a mais de 20 anos, o que faz dele um espaço de procura pela população local, direcionado, sobretudo, para a compra específica do pescado. Além de ser frequentado por esse público, verifica-se também a presença de pescadores, que chegam do rio e atracam em frente ao mercado em busca de comercializar o que foi pescado com os comerciantes e atravessadores.



Figura 16 - Mercado do peixe no Porto da cidade.
Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

Nas laterais do pavilhão do mercado verificamos a presença de pequenas lanchonetes e restaurantes, visando atender as demandas de pescadores que vêm à cidade apenas comercializar o pescado. São nestes pequenos estabelecimentos que eles se alimentam. Há também a presença de mesas de bilhar, onde buscam entretenimento por meio do jogo na espera da comercialização do peixe (figura 17).



Figura 17 - Usuários do mercado do peixe.
Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

O pescado que é comercializado revela muito da regionalidade amazônica, como a presença latente de peixes de água doce, como o tucunaré, o piau, a pescada, o pacú, o surubim, o filhote, entre outros. Essa prática alimentar expressa a identidade amazônica historicamente construída, tendo em vista que cada hábito culinário revelado pelos sujeitos leva em consideração aquilo que é construído culturalmente (figura 18).

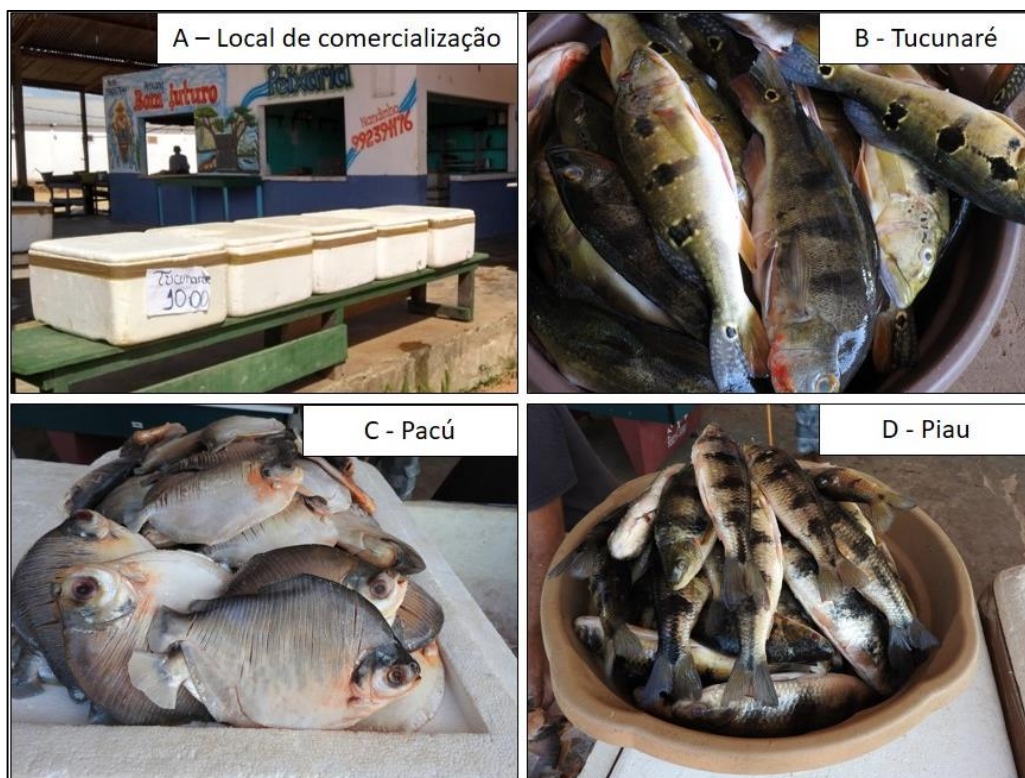


Figura 18 - Tipos de pescado encontrados no Mercado do peixe em Vitória do Xingu.
Fotos: David Alves – LEDTAM/UFPA e Genilson Santana Cornélio (Setembro de 2019).

O mercado se constitui, nesse sentido, como um elemento forte do espaço de representação ribeirinha, pois além de ser o lugar do pescado, é ainda o espaço de lazer para alguns trabalhadores, devido a presença do bilhar, da bebida, do peixe frito etc. O cotidiano visto pelo ângulo do mercado testemunha espaços residuais (LEFEBVRE, 1991), ou seja, os usos que são verificados no espaço do mercado do peixe resguardam, em grande medida, uma face ribeirinha da cidade, reproduzidos por sujeitos distintos, onde suas atividades desenvolvidas reafirmam a importância do rio para suas próprias sobrevivências.

Ao lado do mercado do peixe, existia uma área sem uso específico, conhecida popularmente como “Prainha”. A área da Prainha foi assim denominada pela população local pelo fato de ser utilizada no passado como um espaço de lazer. Com o passar dos anos, devido à proximidade com o mercado do peixe, pelo fato das peixarias tratarem o pescado ali diretamente no mercado e, por vezes, deixar os restos (escamas, cabeças, bexigas) do peixe nas proximidades da área para a coleta pública recolher, isto acumulava um odor forte no espaço, além da presença frequente de urubus no local. Dessa forma, a área da Prainha vinha sendo utilizada apenas como local dos pescadores atracarem suas embarcações (figura 19).



Figura 19 - Área da Prainha em Setembro de 2019.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

A população local foi deixando de utilizar o espaço da Prainha para fins de lazer, e a área passou então a ser utilizada pelos trabalhadores e pelos consumidores do mercado do peixe, além de pilotos de embarcações em geral. No entanto, em Novembro de 2019, iniciou-se nesta área um intenso processo de requalificação do local (figura 20), proposto pelo poder público

municipal. As modificações iniciadas na Prainha faziam parte do projeto de realização do Festival de Verão que acontece anualmente no município, o “VitSol”.



Figura 20 - Processo de requalificação da Prainha.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Novembro de 2019).

Desde o ano de 2001 quando foi realizado o I “VitSol”, o evento acontecia anualmente na praia do meio, que fica a poucos quilômetros da cidade (figura 21). O acesso à praia do meio só acontece através do rio, o que leva cerca de 10 minutos utilizando uma embarcação conhecida como voadeira. No entanto, a prefeitura do município decidiu realizar uma mudança do local do acontecimento do festival, da praia do meio para a Prainha na beira-rio da cidade.



Figura 21 - Cartaz da ocorrência do I VITSOL no ano de 2001.
Fonte: Almeida (2016).

Essa mudança foi justificada pela prefeitura por dois motivos: o primeiro, por conta dos gastos com logística, para transportar equipamentos, montagem de palcos, deslocamento das

atrações e das equipes de apoio; o segundo, pelo fato da área da praia do meio estar localizada na fronteira com o município de Senador José Porfírio, e o governo porfiriense ter solicitado também a participação como organizador do festival de verão, que é tradição vitoriense, e o governo local não ter aceitado a participação de um outro ente municipal como organizador do evento. O projeto para a realização do VitSol na Prainha da cidade pode ser visualizado de forma sucinta no *outdoor* instalado no local (figura 22).



Figura 22 - Outdoor das instalações da Prainha para o VitSol.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Novembro de 2019).

A obra foi concluída em Novembro de 2019. No mesmo ano, entre o final do mês de Novembro e a primeira quinzena do mês de Dezembro já foi realizado o novo VITSOL na Prainha revitalizada no Porto da cidade. Em 2020 o festival não ocorreu devido à pandemia da COVID-19.

O intenso processo de requalificação do espaço para dar lugar a Prainha foi alvo de diversas críticas por parte da população local, mas também de muito embate por parte das pessoas que utilizam o mercado do peixe ao lado (figura 23).



Figura 23 - Espacialização da área da Prainha e do mercado.
Foto: ASCOM/PMVX (Julho de 2020). Organizada pelo autor.

O conflito existente entre as pessoas que utilizam o mercado (pescadores, vendedores, proprietários de estabelecimentos-quiosques) com o poder público municipal ocorreu pelo fato da prefeitura querer realocar estes sujeitos em um outro mercado, localizado no bairro Jardim da Alegria, distante¹⁹ do Porto. Isso fez com que os usuários do espaço negassem o “acordo”, decidindo estes permanecer no mercado ao lado da Prainha.

Os pescadores, vendedores e proprietários de pequenos estabelecimentos comerciais do mercado relatam que não há viabilidade de serem realocados em um espaço distante do rio, tendo em vista que suas atividades e relações desenvolvidas dependem e são estimuladas pelo contato com as águas e com o Porto.

A realocação²⁰ para um outro mercado distante do Porto ocasionaria vários problemas a esta parcela da população, como problemas logísticos (gastos com transporte para levar o pescado, diariamente ou semanalmente, do Porto para o novo mercado), problemas econômicos (perda e/ou diminuição da clientela, tendo em vista que os consumidores podem não mais frequentar o novo mercado em função da distância e adquirir o pescado em peixarias mais

¹⁹ Essa distância equivale a aproximadamente 3 km, levando em consideração o trajeto mais curto pelas ruas da cidade.

²⁰ Não houve um consenso dos comerciantes e pescadores que utilizam o mercado do peixe com o poder público local, nesse sentido, recusaram-se a passar pelo processo de realocação para o novo mercado no Bairro Jardim da Alegria. Dessa forma, o mercado do peixe ainda permanece no Porto da cidade, ao lado da Prainha, desempenhando as mesmas funções que desempenhava desde a sua construção.

próximas ao centro da cidade), além dos problemas socioculturais (alteração do cotidiano de contato e proximidade com o rio e com o Porto).

Por outro lado, olhando sob o ângulo daqueles que utilizam o espaço para a compra de produtos e pescados, esta mudança poderia significar uma solução para a distância enfrentada para acessar o mercado, já que a cidade tem passado por uma expansão físico-territorial.

Esse processo de construção da Prainha ao lado do mercado do peixe resultou numa configuração espacial em que se percebe o desencontro de tempos e espaços. De um lado, um espaço que denota um tempo passado, expressando uma face ribeirinha, ligada ao rio e o utilizando como forma de sustento. Do outro lado, um espaço que denota um tempo recente, em que os usos são marcados pela lógica do lazer, em que utilizam o rio como forma de diversão e contemplação da paisagem.

3.1.3 A CONSTRUÇÃO DA UHE BELO MONTE E AS ALTERAÇÕES ESPACIAIS NO PORTO DA CIDADE

Não se pode negar que a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte ocasionou algumas transformações na estrutura da cidade, nos mais diversos espaços, porém, é necessário investigar em que medida essas alterações provocaram mudanças nos conteúdos sociais e nas relações desenvolvidas pela população local com o espaço. Nessa busca de evidenciar o que muda e o que permanece em termos de forma e conteúdo no Porto da cidade após a construção da UHE Belo Monte, um caminho possível é analisar as novas estruturas construídas.

Anterior a construção da hidrelétrica, a partir da perspectiva da lógica da modernização do espaço, a cidade de Vitória do Xingu era um espaço com características físicas e sociais precárias. No entanto, após o início das obras da usina e a partir do momento em que o município passa a receber os *royalties* derivados da compensação financeira pela utilização dos recursos hídricos, a cidade ganha novos traços urbanísticos, acarretando em mudanças em sua estrutura.

Os repasses recebidos anualmente equivalem ao quádruplo do valor arrecadado por ano pelo município (MIRANDA NETO, 2016). Esses valores recebidos pelo município em forma de *royalties* derivados da construção da hidrelétrica resultam em alterações no espaço intra-urbano da cidade, como a construção de novos objetos, além de reformas e ampliações em estruturas já existentes.

No Porto da cidade verificamos algumas transformações que são resultantes de obras realizadas pela prefeitura municipal, algumas delas referentes à requalificação da orla, do terminal hidroviário e terminal de passageiros, conforme evidencia a figura 24, onde consta a placa fixada em frente ao terminal hidro-rodoviário.



Figura 24 - Placa de requalificação da orla da cidade (2012).
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Através da placa já desgastada, ainda é possível verificar que a obra foi inaugurada em dezembro de 2012. Esse período coincide bastante com o início da construção da UHE Belo Monte, em 2011. Mesmo constando na referida placa que a obra foi executada com recursos próprios (poder público municipal), não suprime o fato de os recursos gastos serem oriundos dos *royalties* provenientes da hidrelétrica, tendo em vista que os repasses são feitos diretamente às contas do município.

Entre as melhorias infra estruturais verificadas no terminal hidro-rodoviário destacam-se as rampas, escadas, corrimões, além de trapiches de concreto e ferro utilizados pelas embarcações para ancorarem e embarcarem e desembarcarem passageiros e mercadorias (figura 25). Essas transformações, do ponto de vista espacial e estrutural, contribuem para tornar o Porto um local dotado de uma aparência moderna, diferenciando-o dos Portos de outras cidades ribeirinhas em que o improvisado e a precariedade chamam a atenção dos que nele passam (OLIVEIRA, 2000).



Figura 25 - Estrutura do terminal hidro-rodoviário da cidade
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Da área do terminal hidro-rodoviário até a área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário percebe-se condições estruturais em bom estado, com calçamento, corrimões ao longo do Porto e iluminação pública com lâmpadas de LED. Entre essas duas áreas, há uma pequena praça, pouco utilizada pela população local (figura 26).



Figura 26 - Praça no Porto da cidade.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Não há, por parte da população local, um uso frequente dessa pequena praça ao longo do Porto da cidade. Isso significa que a construção de objetos e atributos urbanísticos na cidade não podem descaracterizar as relações dos sujeitos com o espaço. As mudanças pensadas para o Porto da cidade otimizaram, em alguns aspectos, apenas o viés estrutural e descaracterizaram o vivido. Verifica-se uma sobreposição do espacial sobre o social.

Nesse sentido, na busca de analisar a percepção da população acerca dessas transformações no Porto da cidade e a relação com a construção da usina, as perguntas constantes nos formulários aplicados versavam essas inquietações. O primeiro aspecto a se destacar é que a partir dos formulários aplicados com os usuários do Porto denota-se que 68% dos informantes relatam que a construção da hidrelétrica (através dos *royalties* e das condicionantes empregados na cidade) ocasionou alguma mudança no porto ou na orla da cidade, enquanto 32% informam que não perceberam nenhuma mudança no Porto em função da construção da usina.

Não se trata de afirmar que todas as estruturas construídas, além das reformas, ampliações e a requalificação ocorridas no Porto da cidade após o ano de 2011 são oriundas da construção da hidrelétrica. No entanto, cabe ressaltar que as obras realizadas pelo poder público municipal dependem, em grande medida, dos recursos repassados ao município através dos *royalties* provenientes da construção da usina. Dessa forma, há sim uma relação, mesmo que ínfima, entre as alterações na área do Porto da cidade e a construção do empreendimento.

Considerando as transformações ocorridas ao longo do Porto da cidade, percebe-se que as principais delas, de acordo com os entrevistados, são a construção da Prainha (28%), a reforma e ampliação do terminal hidro-rodoviário (22%) e a requalificação do Porto e/ou da Orla (50%), conforme destaca o gráfico 12.

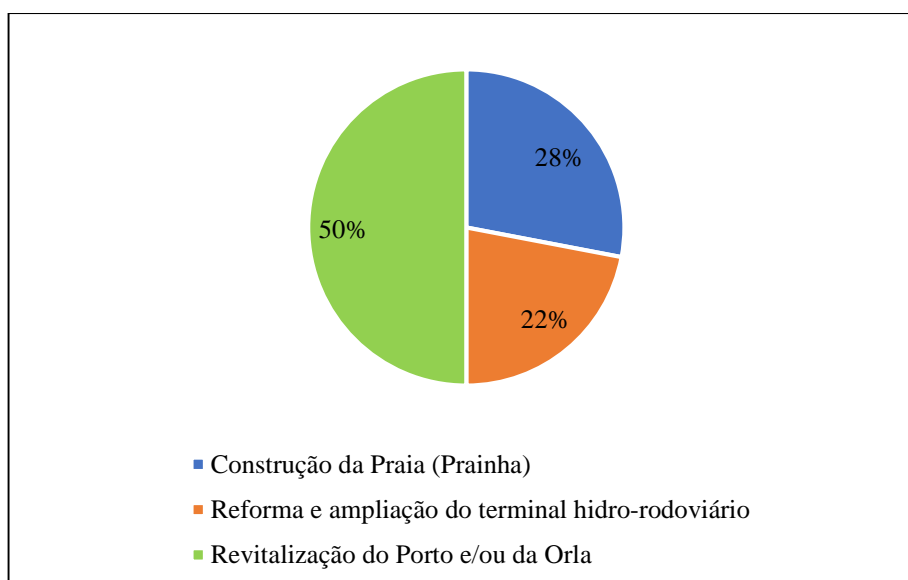


Gráfico 12 - Mudança verificada no Porto e/ou na orla da cidade após a construção da UHE Belo Monte.
Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Essas transformações verificadas no Porto da cidade ocorridas a partir de 2011 são, na maior parte delas, de caráter estrutural, que alteraram a forma, acrescentaram novos elementos, e apontaram para algumas mudanças na função desses espaços. Um exemplo disso é a pequena praça construída no Porto da cidade, onde anterior a sua construção o espaço não tinha uma utilização específica, sendo apenas uma área de transição entre o terminal rodoviário e área de embarque e desembarque. Após a construção da praça, a área passou a desempenhar uma nova funcionalidade, ligada ao lazer e a contemplação da paisagem, mas que não se verifica um uso coletivo pelos sujeitos.

No entanto, há algumas situações em que as transformações espaciais não sobrepõem o uso social. A reforma e a ampliação do terminal hidro-rodoviário e o processo de requalificação do Porto e/ou da orla, por exemplo, não alteraram, de forma substancial, os conteúdos desenvolvidos pelos sujeitos que os utilizam. A mudança na forma não impactou na função desempenhada pelo terminal, tão pouco pelo Porto.

Já no processo de construção da Prainha, percebemos mudanças tanto em relação à forma, quanto em relação aos conteúdos desenvolvidos pelos sujeitos com o espaço. Tendo em vista alteração espacial ocorrida para dar lugar à praia artificial verifica-se a mudança da função desempenhada pelo antigo local, que servia como um espaço de ancoragem para pequenas e médias embarcações. Após a construção da Prainha, o espaço passa a desempenhar uma nova função, destinada à prática de lazer.

Para os entrevistados, a estrutura da Prainha ao longo do Porto da cidade ocasionou alguns benefícios à população local, mas também suscitou determinados malefícios. De acordo com os informantes, entre os principais elementos percebidos como os benefícios ocasionados pela praia artificial à população local destaca-se o acesso facilitado ao lazer (48%), o estabelecimento de novas atividades comerciais (22%), o fortalecimento da cultura local (12%), além dos que relatam que não percebem nenhum benefício (18%).

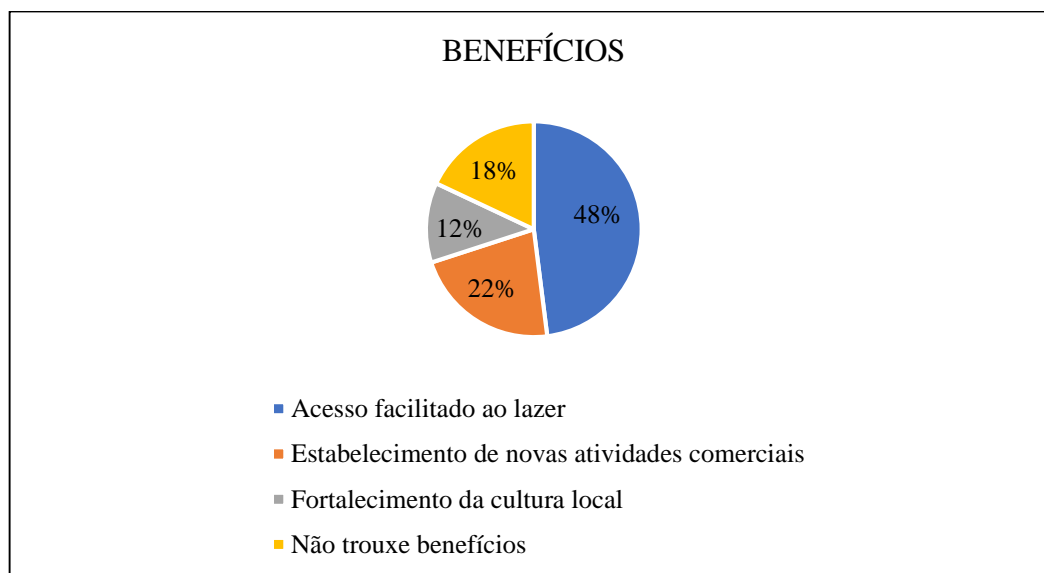


Gráfico 13 - Benefícios ocasionados pela construção da Prainha à população local.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

É equivocado pensar que a construção da Prainha significa apenas um incremento de espaço de lazer no Porto da cidade, isso porque, ela simboliza um dos aspectos que fortalecem a cultura local do município, pois passou a representar, a partir de 2019, o espaço onde passa a acontecer anualmente o Festival de Verão (VITSOL) que é tradição do município. Tendo em vista a frequente utilização desse espaço por parte da população em finais de semana e dias ociosos, passa-se a notar pequenas atividades comerciais, de forma improvisada e informal.

Não obstante, além dos benefícios relatados pelos informantes, pontuaram também algumas desvantagens ocasionadas pela Prainha ao espaço onde foi construída. No gráfico 14 verificamos algumas dessas desvantagens. Uma delas se refere ao estabelecimento de novas atividades comerciais (6%), instaladas de modo informal, geralmente para comercializar comidas e bebidas com a população que frequenta. Isto é mencionado como um malefício por alguns informantes pelo fato dessas atividades comerciais gerarem resíduos (restos de comida, garrafas, objetos plásticos), o que polui a praia e atrai animais (cães e gatos) e aves (urubus) para o espaço.

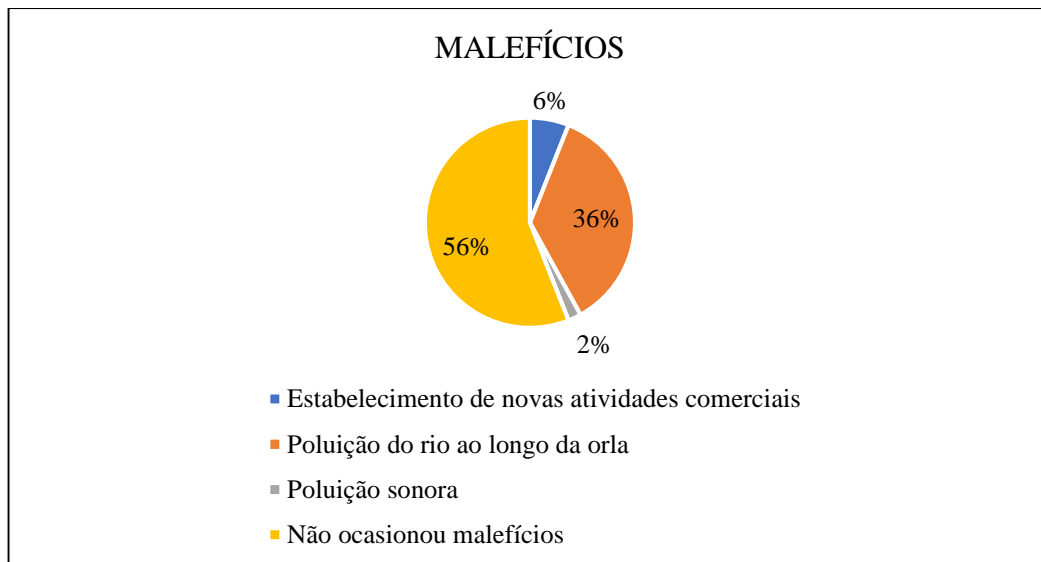


Gráfico 14 - Malefícios ocasionados pela construção da Prainha à população local.

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Relacionado a este processo que ocasiona uma desvantagem à construção da Prainha, verificamos um percentual significativo de entrevistados relatando a poluição do rio ao longo da orla como um desses malefícios, totalizando 36% dos informantes. Essa poluição ocorre por meio das atividades comerciais informais, mas sobretudo pelos usuários do espaço, que por vezes não tem consciência ambiental e deixam lixos espalhados pela Praia, chegando estes até o rio. No entanto, este não é um problema da prainha, mas sim dos frequentadores e do sistema de coleta de lixo.

Houve também uma pequena porcentagem dos informantes que relataram que um dos malefícios é a poluição sonora (2%), isto pelo fato de aos finais de semana concentrar um grande público, onde geralmente utilizam aparelhos de som que ultrapassam os decibéis permitidos, ocasionando um barulho excessivo à população que mora próximo ao local (figura 27).



Figura 27 - Dinâmica verificada na Prainha aos finais de semana.
Foto: TV Vitória (Janeiro de 2020).

É importante ressaltar que uma parcela significativa dos informantes relatou que a construção da Prainha não ocasionou malefícios (56%). Isso possibilita a afirmação de que o espaço da Prainha pode ser considerado como uma mudança no Porto da cidade, passando a desempenhar particularidades distintas das relações até então existentes, reverberando práticas socioculturais que passam a utilizar o rio como forma de lazer e contemplação, diferenciando este espaço dos demais ao longo do Porto em que o rio é utilizado como meio de deslocamento e transporte, além de fonte de recursos e trabalho.

Em suma, são estas as principais transformações verificadas no Porto da cidade após a construção da hidrelétrica: a construção da Prainha, a reforma e ampliação do terminal hidro-rodoviário e a requalificação do Porto e/ou da Orla. Essas mudanças que são verificadas no espaço ocasionaram também modificações na vida das pessoas, no cotidiano, que passaram e ainda passam por transformações cotidianamente.

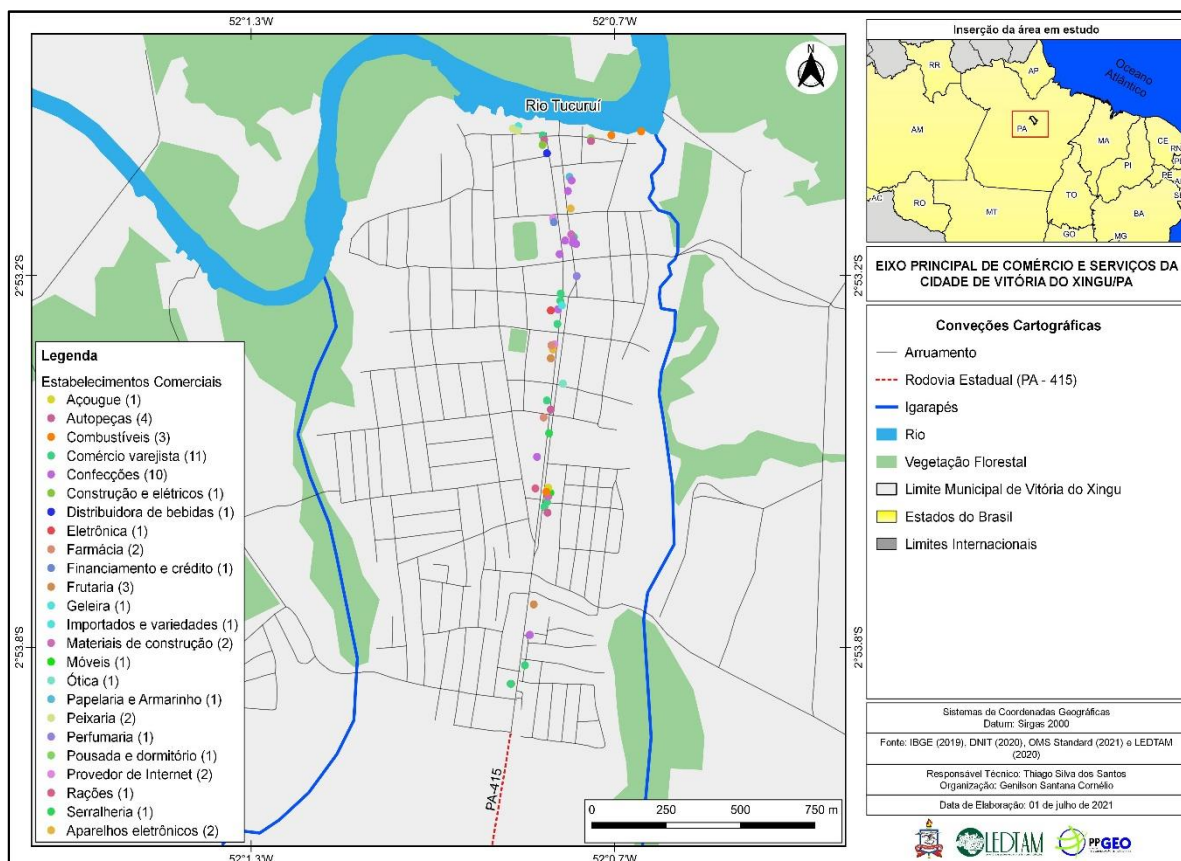
Do ponto de vista espacial, essas mudanças significam uma ruptura que passam a determinar um novo tempo, um tempo moderno, com objetos que não são comuns de serem verificados em pequenas cidades da Amazônia. No entanto, essa nova temporalidade espacial verificada no Porto da cidade parece não ter sido captada pelos diferentes sujeitos que o utilizam, pois os usos e os costumes ligados ao uso do rio e das águas como continuidade da vida ainda permanecem nas práticas socioespaciais da população. Isto significa que em grande

medida as intervenções realizadas reforçaram/potencializaram os usos e apropriações já existentes no Porto da cidade.

3.2 A RELAÇÃO CIDADE-RIO VISTA SOB A PERSPECTIVA DO EIXO PRINCIPAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DA CIDADE

A análise da relação cidade-rio vista sob a perspectiva das atividades comerciais consiste em verificar como as dinâmicas econômicas possibilitam ou não a interação dos estabelecimentos com a dinâmica fluvial. De acordo com Trindade Jr., Silva; Amaral (2008, p. 37) “no setor principal de comércio e serviços, onde está a igreja principal, há a presença de outras atividades, como os pequenos restaurantes e os botecos, instalados quase sempre de forma muito improvisada e com muita simplicidade”.

Em Vitória do Xingu não há, assim como descreveram os autores, um setor principal. O que se verifica são dois eixos, definidos pelo fato de identificarmos uma aglomeração de atividades comerciais concentradas em duas ruas principais: a rua do Porto (Avenida Almirante Tamandaré) e a rua da PA-415 (Avenida Manoel Félix de Farias). Como forma de discutir os elementos e as dinâmicas verificadas nos Eixos Principais de Comércio e Serviços (EPCS) da cidade, evidencia-se o mapa 8 da distribuição espacial desses estabelecimentos.



Mapa 8 - Distribuição espacial dos estabelecimentos comerciais que compõem o EPCS de Vitória do Xingu.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Essas duas ruas concentram, em grande medida, uma diversidade de estabelecimentos, como comércios de secos e molhados²¹, geleiras, vendas de pescado, confecções, materiais de construção, entre outros. A presença e a concentração dessas atividades mercantis nestas ruas se dão pelas possibilidades maiores de obtenção de lucros em função da localização na parte central da cidade, ao longo do Porto e, também, da rodovia.

Destaca-se a expansão de algumas atividades comerciais na cidade, como os postos de combustíveis, além da inserção de atividades que não eram expressivas, como lojas de aparelhos eletrônicos, óticas, provedores de internet e estabelecimentos ligados a financiamento e crédito.

Para analisar a relação cidade-rio no EPCS da cidade de Vitória do Xingu foram aplicados 55 (cinquenta e cinco) formulários de campo (apêndice 2), utilizando parâmetros estatísticos²² que nos forneceram confiabilidade nas amostragens. Dessa forma, o objetivo da

²¹ Atividade ligada a comercialização de gêneros alimentícios (sólidos e líquidos), que se vendem geralmente nas mercearias e em lojas de varejo.

²² O parâmetro utilizado na aplicação dos formulários de campo foi o de tentar abranger o maior número possível de estabelecimentos comerciais situados ao longo do EPCS para compor a diversidade amostral. No entanto,

aplicação dos formulários de campo consistiu em abranger todos os estabelecimentos comerciais que compunham o EPCS, com exceção dos que se recusaram a nos conceder informações.

Há uma diversidade de estabelecimentos comerciais na cidade de Vitória do Xingu, concentrados, em grande medida, na rua do Porto e na Avenida Manoel Félix de Farias. Além de estabelecimentos no ramo de secos e molhados, alimentos diversos, verifica-se também uma grande quantidade de lojas de confecções e calçados. Além desses, nota-se a presença de oficinas, frutarias, farmácias, vendas de pescado, geleiras, distribuidoras de bebidas, açougues, entre outros.

A partir do trabalho de campo, obteve-se bases empíricas para sustentar que os estabelecimentos comerciais que compõem o EPCS resguardam por formas e relações algumas características na relação com o rio. No entanto, alguns elementos nos indicam aspectos de mudanças nessa dinâmica. Essas mudanças na relação da cidade com o rio podem ser observadas a partir de dois outros elementos: a rodovia e a hidrelétrica. A rodovia, por exemplo, acrescenta à dinâmica intra-urbana e intermunicipal uma relação associada a circulação do transporte rodoviário. Outro exemplo é a hidrelétrica, que contribui em instaurar elementos e objetos modernos, contribuindo no processo de transformação da paisagem citadina.

Na pesquisa de campo identificamos diversos estabelecimentos comerciais, sejam eles formais ou informais, alguns abertos recentemente, outros com maior tempo de desenvolvimento da atividade no local. Segundo os dados coletados, percebe-se no gráfico 15 que 26% dos estabelecimentos comerciais do EPCS da cidade tem até 1 ano de atividade no local, ou seja, são atividades recentes. Por outro lado, 35% dos estabelecimentos têm tempo de duração da atividade no local entre 1 e 5 anos. Com um tempo um pouco maior de duração da atividade no EPCS da cidade, mesmo assim relativamente recente; 22% dos estabelecimentos apresentam uma temporalidade entre 6 e 10 anos. Por fim, evidencia-se os estabelecimentos comerciais cujas atividades no local são superiores a 11 anos, correspondendo a 17%.

alguns estabelecimentos se recusaram a responder as questões contidas no formulário, restando os 55 que aceitaram participar da pesquisa, que corresponde a mais de 70% dos estabelecimentos situados no eixo amostral.

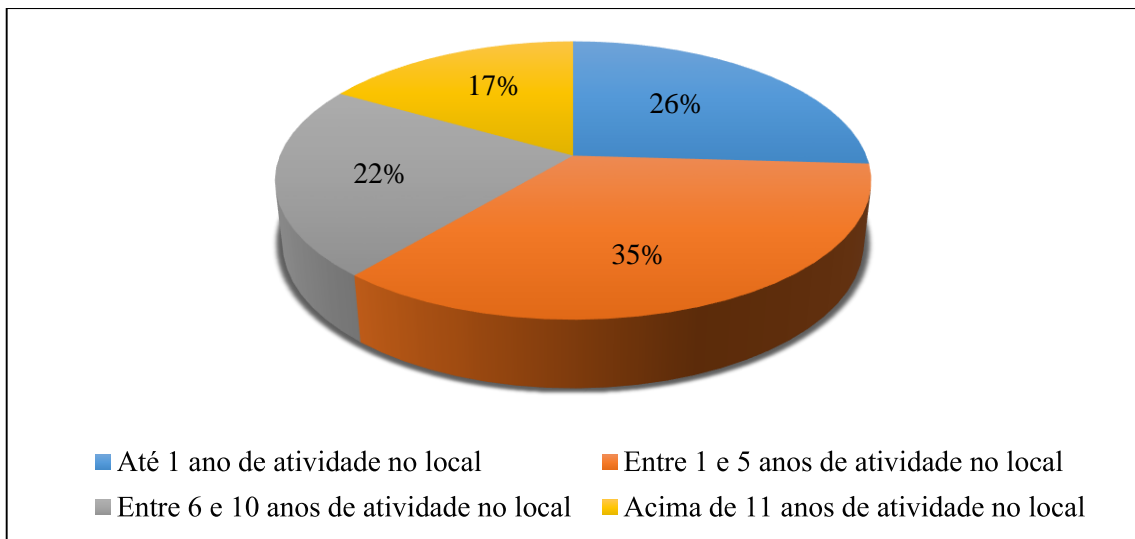


Gráfico 15 - Tempo de funcionamento da atividade no local.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Acredita-se que os estabelecimentos comerciais que apresentam tempo de duração igual ou inferior a 5 (cinco) anos de atividade no local não são reflexos da indução provocada pela hidrelétrica, isso porque já se passaram alguns anos desde o empreendimento hidrelétrico já ter sido construído e o município já não ser, assim como foi no período das obras da usina, um receptáculo de fluxos migratórios. No entanto, as atividades comerciais com tempo de duração entre 6 e 10 anos podem ter surgido em função da construção da hidrelétrica, devido a “coincidência” do auge do empreendimento com o início dessas atividades comerciais na cidade. Acreditamos também que os estabelecimentos comerciais com tempo superior a 11 anos de duração da atividade no local não²³ têm relação com a construção da hidrelétrica, tendo em vista que tiveram início antes mesmo do começo das obras.

Considerando que as obras de construção da hidrelétrica de Belo Monte iniciaram no ano de 2011, nota-se a partir do gráfico 16 um salto expressivo no que diz respeito ao número de unidades empresariais iniciadas em Vitória do Xingu a partir de 2010. Isso demonstra e comprova a hipótese de que muitos estabelecimentos comerciais foram instalados na cidade sob uma expectativa lucrativa.

²³ Para tal afirmação, leva-se em consideração a data de início das obras em Belo Monte. No entanto, não se descaracteriza o fato de que alguns estabelecimentos podem ter iniciado suas atividades ainda através das expectativas do empreendimento, tendo em vista que a proposta é antiga e o EIA começou a ser elaborado em 2006.

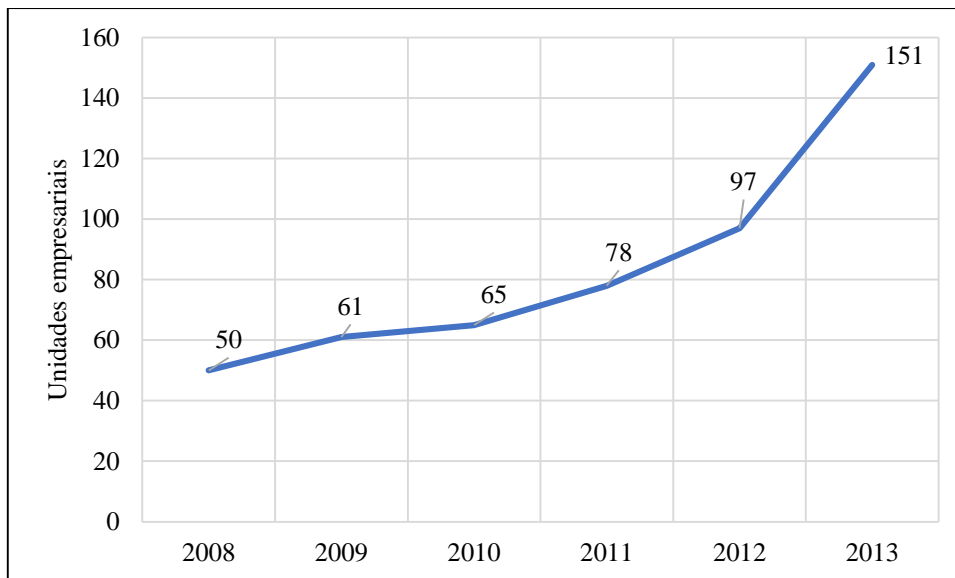


Gráfico 16 - Unidades empresariais no município de Vitória do Xingu.
Fonte: Cadastro Central de Empresas.

Nessa análise do surgimento de diversos estabelecimentos comerciais nos últimos anos, com objetivo de identificar se suas origens deriva(ra)m da construção da UHE Belo Monte devido as possibilidades (promessas) de grandes negócios (lucro), somente 27% dos estabelecimentos comerciais afirmaram que iniciaram suas atividades por conta da expectativa de vantagens lucrativas decorrentes do empreendimento, enquanto 73% responderam que a abertura da atividade comercial não tinha relação com a construção da hidrelétrica.

Por outro lado, quando questionados se a UHE de Belo Monte tem (teve) importância para o desenvolvimento de seu negócio, 45% dos estabelecimentos comerciais afirmaram que a construção da usina teve relevância no avanço da atividade comercial, em contrapartida, 55% relataram que a hidrelétrica não influenciou na origem da atividade comercial, tão pouco na prosperidade mercantil.

Se observarmos com cuidado as informações das duas questões acima é possível identificar algumas situações que merecem destaque, por exemplo: mesmo 73% dos estabelecimentos comerciais informando que não iniciaram suas atividades em função das promessas lucrativas decorrentes da construção da hidrelétrica, no entanto, 45% afirmaram que a UHE de Belo Monte tem ou teve importância no desenvolvimento do negócio, eventualmente por conta da quantidade de recursos financeiros empregados no município que se configuram na construção e melhorias de equipamentos urbanos, como praças, escolas, hospitais e postos de saúde, assim como na chegada de empresas, instituições e bancos na cidade. Esses

equipamentos urbanos contribuem, logicamente, no aparecimento ou então no desenvolvimento de algumas atividades comerciais.

Tendo como pano de fundo essa análise a partir dos estabelecimentos comerciais, as argumentações a seguir buscam compreender como essas relações comerciais se desenvolvem a partir de elementos como o rio, a rodovia e a hidrelétrica. Este percurso revela um esforço de sistematização dos dados atrelado ao objetivo de apresentar as mudanças e permanências na relação cidade-rio olhando sob a perspectiva socioeconômica.

3.2.1 A IMPORTÂNCIA DO RIO, DA ORLA E DO TRANSPORTE FLUVIAL PARA AS ATIVIDADES ECONÔMICAS

Analisar a relação da cidade com o rio, com a estrada ou com a hidrelétrica, nada mais é que uma metáfora utilizada para estudar a relação da cidade com a região, numa perspectiva intra e inter-regional. Essa relação pode ser analisada sob vários aspectos, sobretudo a partir das formas de circulação e transporte, além das dinâmicas socioeconômica e socioespacial.

No que diz respeito a dinâmica socioeconômica existente na cidade, objetiva-se analisar qual forma de circulação e transporte tem maior ou menor importância no desenvolvimento das atividades econômicas. Além disso, compreender se o evento da hidrelétrica contribui em aspectos de mudança nessa dinâmica comercial existente, como o surgimento de novos estabelecimentos, aumento da produção e da comercialização, na expansão da competitividade comercial e/ou na modernização do espaço. Para este fim, os 55 formulários aplicados nos distintos estabelecimentos comerciais do EPCS da cidade nos forneceram uma amostragem heterogênea, capaz de apresentar esse panorama do que muda e do que permanece na relação cidade-rio.

Esses estabelecimentos comerciais encontram-se espalhados no EPCS da cidade, em sua grande maioria de pequeno e médio porte. Para além da escala local, algumas atividades extrapolam essa escala de análise. A partir dos dados coletados em campo verificamos que 31 estabelecimentos comerciais têm sua escala de abrangência limitada ao território municipal, 9 com abrangência estadual e 15 com envolvimento regional. Nenhum dos estabelecimentos apresentou amplitude de suas atividades comerciais nas escalas nacional e internacional, conforme evidencia o gráfico 17.

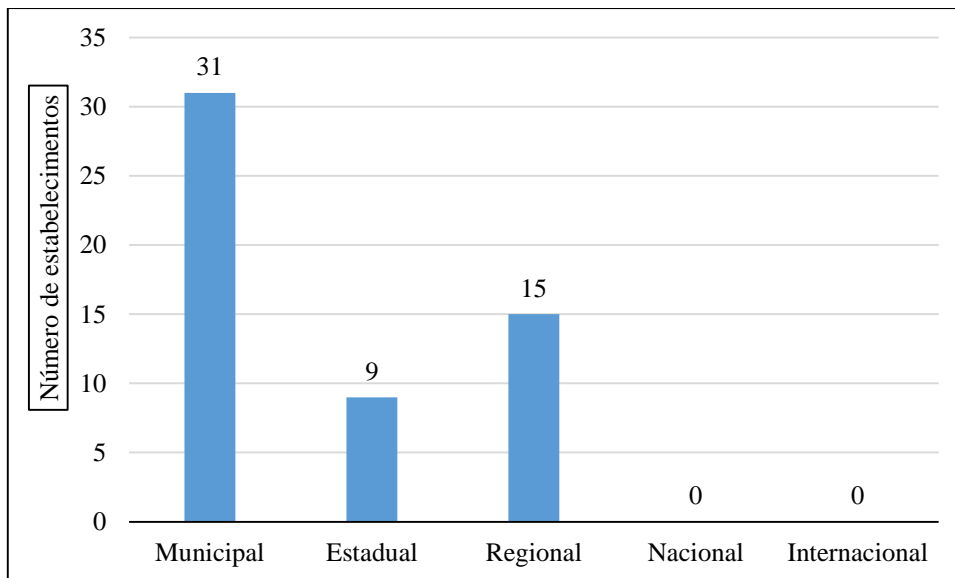


Gráfico 17 - Escala de abrangência da atividade comercial.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Os estabelecimentos que ultrapassam a abrangência de suas atividades comerciais para além da escala municipal fazem isso mais em função da compra de mercadorias para revenda do que da comercialização (venda) para outros estados ou outras regiões. Contudo, a rede de estabelecimentos comerciais existentes na cidade costuma atender, em grande medida, o público vindo de áreas rurais do município, como ilhas, comunidades e vicinais.

Quando as demandas comerciais dessas populações não são supridas pelas ofertas existentes na cidade, grande parte da população vitoriense é atraída a realizar compras de produtos diversos no núcleo urbano de Altamira. Esse deslocamento interurbano é facilitado em função da rodovia PA-415, tendo em vista a curta proximidade de apenas 46 km de distância de uma via pavimentada.

No entanto, para além desse movimento populacional com a cidade de Altamira em busca de produtos e serviços comerciais que a cidade vitoriense não consegue suprir, Vitória do Xingu desempenha um importante papel no que diz respeito ao significado do Porto para o escoamento de produtos diversos e para o abastecimento de demandas regionais. É por este espaço da cidade vitoriense que chegam produtos para suprir as demandas locais e de outros municípios.

Já no plano empírico de análise, ao que se refere à importância do rio, da orla e do transporte fluvial para as atividades dos estabelecimentos entrevistados, evidencia-se o gráfico 18 que salienta um apanhado dessa relevância tanto no passado quanto atualmente.

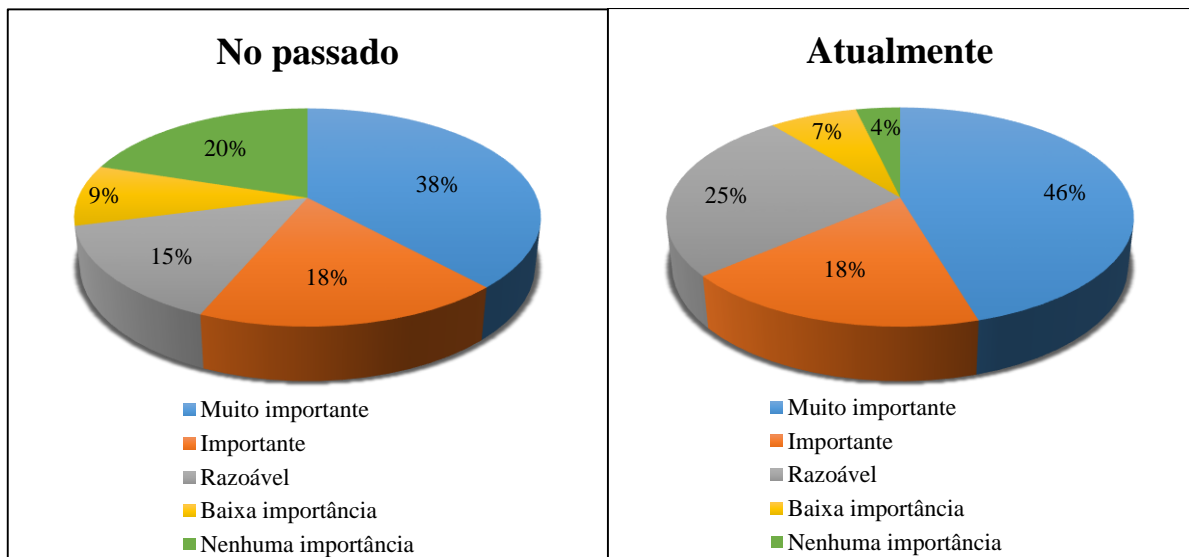


Gráfico 18 - Importância do transporte fluvial, do rio e da orla para as atividades do estabelecimento, no passado e atualmente, respectivamente.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Como evidenciado no gráfico 18, fica patente o fato de que o rio, a orla e o transporte fluvial continuam tendo bastante importância no desenvolvimento das atividades comerciais, inclusive, atualmente, sendo ainda mais significativo que no passado, conforme demonstram os dados.

Verifica-se que 38% dos estabelecimentos comerciais informaram que no passado, o rio, a orla e o transporte fluvial eram considerados muito importantes para as atividades do estabelecimento. Quando questionados sobre essa importância no presente, o quantitativo aumenta para 46%. Isso significa que mesmo em função de outras vias de transporte, o rio ainda permanece enquanto espaço estratégico na manutenção das atividades comerciais. Uma possível explicação para esse aumento da importância do rio e do transporte fluvial ocorre em detrimento das dificuldades de circulação pela rodovia Transamazônica, eis que alguns trechos da BR-230 não são pavimentados, o que causa transtornos envolvendo o deslocamento no período do inverno amazônico, em função da qualidade²⁴ da estrada.

Ainda é perceptível a constatação da diminuição do percentual dos estabelecimentos que informaram que no passado o rio não tinha nenhuma importância, ou seja, atualmente, mesmo com outras formas de deslocamento e transporte, o rio, a orla e o transporte fluvial

²⁴ No período do inverno amazônico, entre Dezembro e Maio, os trechos não asfaltados da rodovia Transamazônica se tornam verdadeiros enclaves para os veículos, tendo em vista a lama e os atoleiros que se formam ao longo da BR, dificultando o deslocamento e a circulação.

parecem aumentar o seu alcance para outros estabelecimentos, permanecendo como forma, meio e produto de reprodução socioeconômica à essas atividades comerciais.

Os dados demonstram então que a importância do rio, da orla e do transporte fluvial permanecem como forma de expressão e de reprodução das diferentes práticas socioeconômicas dos estabelecimentos comerciais entrevistados. Significa afirmar que mesmo em função de outras vias de transporte, como a rodovia, por exemplo, não há um declínio da dinâmica fluvial na cidade.

Essa permanência na utilização do rio, da orla e do transporte fluvial pelos estabelecimentos comerciais ao longo dos anos pode ser explicada pelas diferentes possibilidades de utilizá-los. Há os estabelecimentos que utilizam somente o transporte fluvial, outros que são beneficiados pela dinâmica proporcionada pela orla e pelo porto, como o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços, bem como aqueles estabelecimentos que sobrevivem economicamente através do rio, como as peixarias, por exemplo.

Alguns fragmentos do urbano encontrados, sobretudo, nos próprios estabelecimentos comerciais indicam esse sentido de permanência da importância do rio e do Porto para as atividades, conforme evidencia a figura 28.



Figura 28 - Estabelecimento comercial que carrega o adjetivo “Porto”.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (2019).

Nota-se que a figura 29, que evidencia o Mercantil do Porto, para além da localização na rua do Porto da cidade, o nome do estabelecimento sinaliza um sentimento de pertencimento através da expressão “do”, o que aponta para importância simbólica da orla/Porto, inclusive

compondo o imaginário, o espaço de representação dos comerciantes locais. Não significa apenas mais um estabelecimento no Porto, mas uma atividade comercial do Porto, que se desenvolve pela dinâmica proporcionada e pelas relações desenvolvidas pela atividade portuária da cidade. Além deste, observamos outros estabelecimentos que portam a iconografia desse importante espaço da cidade.



Figura 29 – Outros estabelecimentos comerciais com o adjetivo “Porto”.
Foto: Genilson Santana Cornélio (2020).

A função portuária da cidade de Vitória do Xingu contribui(u) em originar diversas atividades comerciais que sinalizam não apenas o termo “Porto” na razão social do estabelecimento, mas que indicam também elementos de permanência na relação com o rio em decorrência do próprio fluxo que anima economicamente os estabelecimentos originados pela dinâmica fluvial. A dinâmica portuária torna-se então um meio de reprodução de atividades comerciais.

Existem os estabelecimentos que se localizam às margens do Porto da cidade, mas também existem aqueles que não estão situados nas margens portuárias. No entanto, estes que não estão diretamente próximos ao Porto não deixam de ter uma ligação com o rio, a orla e o transporte fluvial e podem, inclusive, apresentar interações sociais e econômicas muito mais fortes que alguns daqueles estabelecimentos margeados ao Porto.

Como forma de verificar essa relação histórica dos estabelecimentos comerciais com o rio e o transporte fluvial, na tentativa de focalizar uma compreensão temporal do uso fluvial tanto no passado quanto no presente, evidencia-se o gráfico 19, que apresenta os dados coletados na pesquisa de campo.

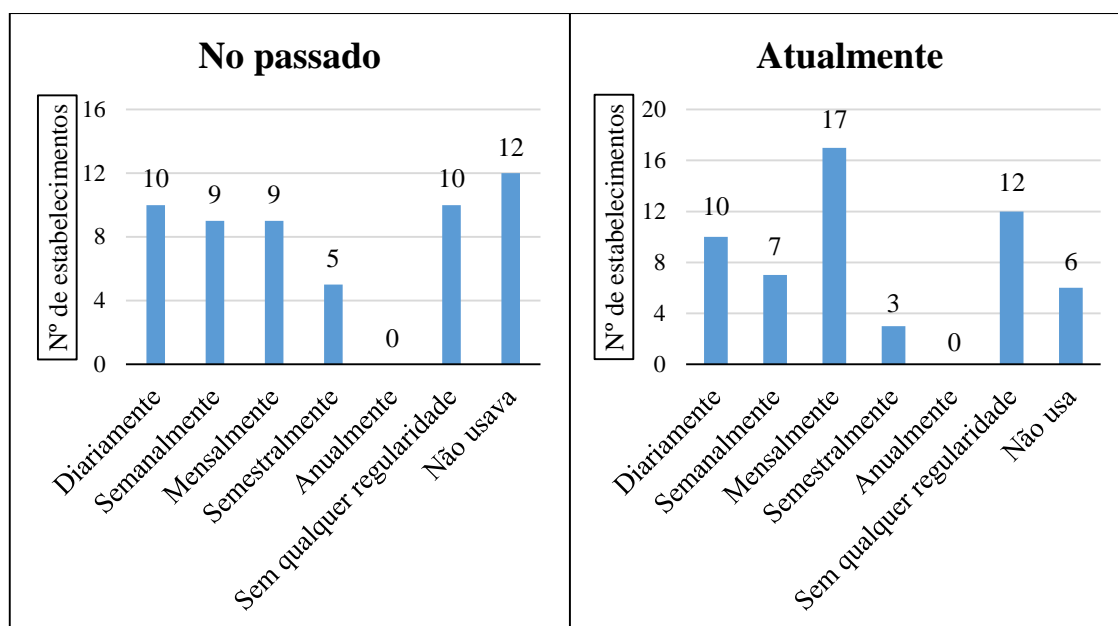


Gráfico 19 - Frequência na utilização do transporte fluvial, no passado e atualmente.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Ao analisar as informações contidas no gráfico 19 se verifica algumas situações que merecem destaque entre a utilização do transporte fluvial no passado e no presente, por exemplo: há uma permanência na utilização diária do transporte fluvial para o desenvolvimento das atividades comerciais dos estabelecimentos; houve um acréscimo significativo da frequência da utilização mensal dos canais hídricos; houve um aumento do número de estabelecimentos que utilizavam/utilizam o transporte fluvial, porém, sem qualquer regularidade; observa-se também uma diminuição do quantitativo de comerciantes que informaram que não usavam o transporte fluvial, mas que agora utilizam.

Assim, de acordo com as informações coletadas em campo, observa-se que mesmo com o passar dos anos, do incremento de novas vias de transporte na região, o transporte fluvial não deixa de ter sua relevância para os estabelecimentos comerciais da cidade de Vitória do Xingu, isso porque no contexto local o rio é um dos elementos que garantem a permanência e as condições da realização de diversas atividades comerciais.

Por outro ângulo, quando buscamos compreender quais os principais motivos que ratificam essa importância do rio para as atividades comerciais, apresentamos o gráfico 20 contendo algumas dessas razões de relevância do rio.

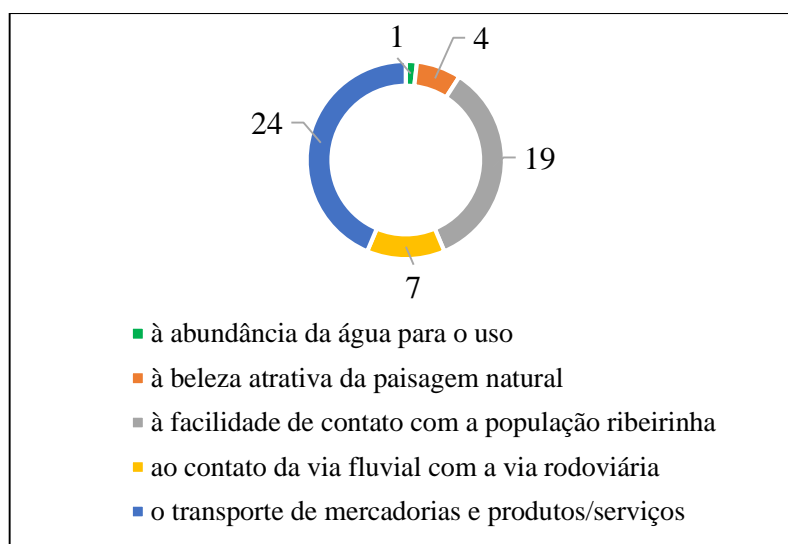


Gráfico 20 - Importância do rio para a atividade comercial.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Dentre os motivos que conferem maior grau de importância para as atividades comerciais, 44% dos estabelecimentos (24 dos 55) informaram que o rio tem importância devido o transporte de mercadorias e produtos/serviços; seguindo essa escala de maior grau de importância temos 34% dos estabelecimentos (19 dos 55) afirmando que a importância do rio para as atividades comerciais acontece pela facilidade de contato com a população ribeirinha, isto pelo fato das diversas comunidades ribeirinhas utilizarem o rio para chegar a cidade e ter acesso aos produtos e serviços ofertados pelos estabelecimentos.

Respeitando ainda a escala dos maiores índices de importância do rio, observa-se 13% dos estabelecimentos (7 dos 55) ressaltando que o rio tem relevância para a atividade comercial devido a possibilidade de contato da via fluvial com a via rodoviária. Os estabelecimentos que ressaltam essa importância do rio devido o contato flúvio-rodoviário são, em grande medida, as atividades comerciais que se desenvolvem a partir dessa hibridez, como por exemplo as pousadas (dormitórios), além de lanchonetes e restaurantes. A população que se desloca utilizando o rio, por exemplo, que chega a cidade durante a noite e que necessita de um transporte rodoviário para chegar até a cidade de Altamira, vê-se na necessidade de utilizar o serviço hoteleiro para “passar a noite” e, no dia seguinte, conseguir locomoção até ao seu destino. Da mesma forma, os que se deslocam utilizando a estrada até Vitória do Xingu para depois utilizar o transporte fluvial para outras localidades.

Por fim, temos 7% dos estabelecimentos (4 dos 55) relatando que o rio tem importância devido à beleza atrativa da paisagem e, apenas 2% (1 dos 55) afirmando que a abundância de

água para uso proporcionada pelo rio é que afirma sua relevância para o desenvolvimento da atividade comercial.

Os estabelecimentos que compõem o EPCS da cidade de Vitória do Xingu denotam características que apontam a importância do rio e da estrada para a manutenção das relações comerciais. Nesse contexto, observamos a significativa importância desses dois modais de transporte, que em boa parte das atividades econômicas não se distinguem um do outro, mas se complementam a partir de um hibridismo²⁵.

Esse hibridismo em termos de deslocamento e transporte a qual nos referimos pode ser explicada através das relações e interações que são desenvolvidas utilizando tanto o rio como a estrada. Utilizamos a expressão transporte rodo-fluvial para designar essa combinação desses dois modais de transporte, mas que também pode ser denominada hibridez flúvio-rodoviária, assim como fez Lima (2010) ao estudar a realidade da cidade de Baião no baixo Tocantins.

Na realidade da cidade de Vitória do Xingu esse hibridismo pode ser exemplificado através dos estabelecimentos que compram mercadorias para revenda, visto que alguns desses produtos só chegam à cidade através do rio, outros somente através da estrada. Dessa forma, para a manutenção de algumas atividades comerciais, se o proprietário do estabelecimento deixa de utilizar uma via de transporte em detrimento de outra, pode significar o enfraquecimento econômico do estabelecimento. Nesse caso, ele depende dos dois modais de transporte, um isolado do outro, no entanto, para a “sobrevivência” da atividade comercial, as duas vias são essenciais.

Há também as situações em que apenas uma via se sobressai em relação a outra em termos de transporte, porém, as relações que se desenvolvem somente por existir essa outra forma de deslocamento, resulta-se numa outra situação híbrida, ou seja, mesmo que não seja utilizado as duas formas de transporte de forma igual, é utilizado apenas uma e a função desempenhada pela outra. Para ser mais didático, tomemos como exemplo um posto de combustível, que compra as substâncias para revenda e estas chegam à cidade e ao estabelecimento exclusivamente utilizando o rio como via de transporte, por meio de balsas de cargas. Isso significa que esse estabelecimento depende dos canais fluviais para ter acesso ao combustível para revenda, no entanto, boa parte dos consumidores desse posto de combustível serão as pessoas que utilizam o modal rodoviário como forma de transporte e necessitam da

²⁵ O termo “hibridismo” vem dos estudos culturais. De forma geral, o termo se refere, de maneira analítica, a conexão simultânea de duas ou mais vias, formada pela combinação de elementos diversos.

compra de combustíveis para abastecerem seus veículos. Não estamos afirmando que, nesse caso, não haveria o posto de combustível se não existisse o modal rodoviário de transporte, até porque a venda de combustível aconteceria da mesma forma para o abastecimento de barcos, por exemplo, assim como para os consumidores que utilizam seus veículos (motos, carros) apenas no espaço intra-urbano. O que estamos afirmando é que a venda de combustíveis desse estabelecimento é muito maior em função da dinâmica rodoviária que também predomina na cidade e na realidade regional.

Nesse caso, verificamos essas situações em que o hibridismo rodo-fluvial acontece não apenas pelas formas, mas também pela combinação forma-conteúdo (SANTOS, 2012). Sabe-se que toda forma expressa um conteúdo e disso não duvidamos. O que estamos querendo esclarecer e “didatizar” é que, a partir do exemplo acima, a forma do rio é importante para a compra do produto, mas o conteúdo fluvial não tem tanta importância, assim, para o desenvolvimento comercial do estabelecimento. Por outro lado, a forma da rodovia não tem nenhuma importância para a compra do combustível, mas o conteúdo proporcionado pela circulação rodoviária na cidade contribui significativamente para a prosperidade mercantil da atividade econômica.

Nesse sentido, para examinar este perfil híbrido existente na cidade, foi questionado aos estabelecimentos através dos formulários de pesquisa qual seria a forma de transporte mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial, tendo como ponto de análise a escala municipal e a região do baixo Xingu. As estatísticas colhidas são evidenciadas no gráfico 21.

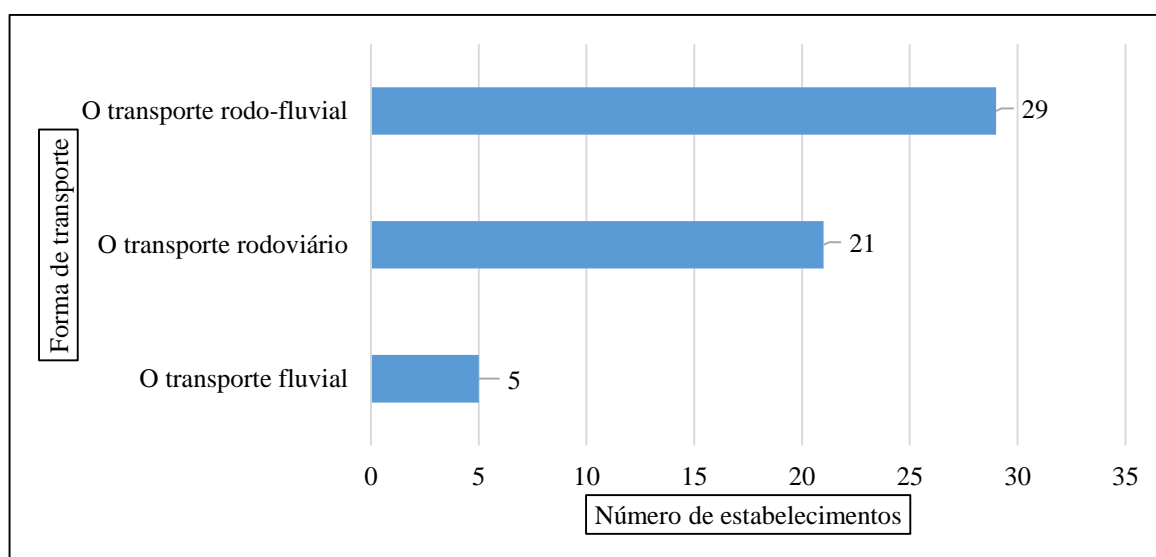


Gráfico 21 - Forma de transporte mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial (dentro do município e da região do Baixo Xingu).

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Essa importância do transporte rodo-fluvial, ou seja, do rio e da rodovia de forma conjunta, afirma a hibridez em termos de circulação e transporte existente na cidade, reconhecida por 29 dos 55 estabelecimentos, equivalente a um percentual de 53%. Por outro lado, percebe-se uma relativa importância do transporte rodoviário se comparado ao transporte fluvial. Enquanto 21 estabelecimentos (38%) afirmaram que o transporte rodoviário é relevante para o desenvolvimento da atividade comercial, apenas 5 estabelecimentos (9%) ratificaram a importância isolada do transporte fluvial.

Constata-se a partir dos dados, portanto, o caráter híbrido do rio e da rodovia, isso na escala municipal e da região do baixo Xingu, é um fator de extrema importância para a manutenção da grande maioria das atividades comerciais. Em contrapartida, verificamos também uma sobreposição da utilização da rodovia em função do rio.

Sob outra perspectiva de escala, quando buscamos observar qual das formas de transporte é mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial dentro do estado do Pará e da região amazônica como um todo, presenciemos a utilização de uma forma de transporte pouco utilizada no contexto municipal, o transporte aeroviário, conforme evidencia o gráfico 22.

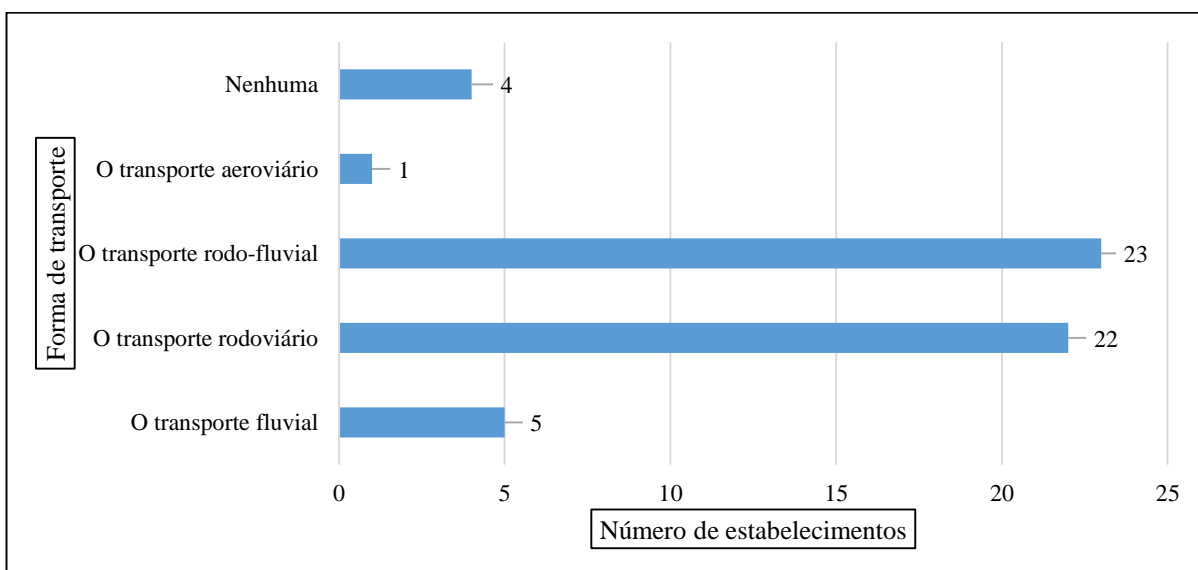


Gráfico 22 - Forma de transporte mais importante para o desenvolvimento da atividade comercial (dentro do Estado do Pará e da região Amazônica).

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Muito embora a cidade de Vitória do Xingu não sedie nenhum aeroporto, verificamos que o transporte aeroviário é evidenciado por um estabelecimento comercial como a forma de transporte mais importante para a atividade comercial, quando a escala de análise se centra no

estado e na região Amazônica. Apesar da cidade manter conexões fluviais e rodoviárias com diversas cidades do estado e da região, o transporte aeroviário não é frequentemente utilizado pelos estabelecimentos. Para utilizar essa forma de transporte, torna-se necessário a utilização do aeroporto na cidade de Altamira e após isso ter acesso aéreo a outras cidades do estado e da região.

No que se refere a utilização do rio e da rodovia, não há uma relação, ao menos de forma evidente, entre a via de transporte (fluvial ou rodoviária) e a localização dos estabelecimentos, por exemplo: há estabelecimentos que, mesmo distantes das águas, utilizam o rio para enviar ou receber mercadorias. Assim como têm os estabelecimentos situados nas proximidades do rio, mas que utilizam a rodovia para a compra ou a venda de produtos. Acredita-se que a proximidade do estabelecimento com uma ou com a outra via de transporte não influencia na utilização de uma em detrimento da outra.

Os fatores que influenciam na utilização de uma via em razão da outra se refere ao tipo de mercadoria, o fator preço dos produtos e o preço dos fretes. A título de exemplo, quando se utiliza a rodovia, alguns transtornos podem acometer o material transportado, tendo em vista alguns trechos precários da Transamazônica e a quantidade excessiva de buracos pela via. Face a esses atravancos, grande parte dos estabelecimentos optam por utilizar a via fluvial como forma de compra e venda de mercadorias.

Outro fator diz respeito ao preço dos produtos, quando os comerciantes são beneficiados por valores menores que em outros locais da região e optam por comprar produtos em locais onde o trajeto pelo rio é o mais acessível, como em Macapá/AP, por exemplo. Além desse, há também o fator preço dos fretes, isso porque comparado ao frete pela via rodoviária, a circulação fluvial apresenta custos menores.

No entanto, existem atividades que não podem prescindir da localização beira rio: é inviável as empresas de transporte fluvial, por exemplo, ficarem distantes do rio (REICON e Gabriela); os estabelecimentos de comercialização de pescado (poderiam até ficar fora, mas uma política pública que respeite a realidade, não deve fazer isso sob pena de inviabilizar a reprodução dos sujeitos sociais); além disso, outras atividades comerciais (táxis, hotéis) se beneficiam da localização nas proximidades do Porto, nesse sentido, o rio é fundamental.

O que verificamos enquanto importantes formas de transporte desempenhadas pela cidade no contexto estadual e regional são as conexões fluvial e rodoviária. No entanto, a intensificação dessa conexão é vislumbrada a partir dessa hibridez entre rio e rodovia,

repercutindo, inclusive, na própria organização intra-urbana da cidade. Além do rio e do transporte fluvial, a estrada (rodovia) contribui sobremaneira para o desenvolvimento de atividades comerciais na cidade.

3.2.2 A RODOVIA, O TRANSPORTE RODOVIÁRIO E A COEXISTÊNCIA RODO-FLUVIAL

As dinâmicas comerciais existentes na cidade de Vitória do Xingu não são vistas apenas sob o ângulo do rio, da orla e do transporte fluvial, mas também a partir da rodovia e do transporte rodoviário. Utilizamos o termo rodovia para exemplificar aquelas atividades econômicas que se estabelecem em torno desse logradouro e que se desenvolvem a partir da dinâmica proporcionada por ela. Empregamos a expressão transporte rodoviário para nos referirmos a forma que grande parte dos estabelecimentos comerciais utilizam para comprar mercadorias para revenda.

A estrada/rodovia surgiu concomitantemente ao Porto Vitória, como uma forma complementar de continuar utilizando o rio, ou seja, uma maneira de superar o trecho da volta grande do Xingu, que impossibilitava o deslocamento via transporte fluvial. Nesse sentido, a estrada, na época, funcionava como um elo capaz de permitir o povoamento regional no médio e alto Xingu.

Nestes termos, para a cidade de Vitória do Xingu, a existência da estrada/rodovia se assemelha veementemente à dinâmica do rio, caracterizada por uma coexistência, já que as duas formas de transporte animam o espaço da cidade. No entanto, para além dessa coexistência rodo-fluvial, o eixo de circulação rodoviário abre caminhos para afirmar sua importância no contexto intra e interurbano, quando analisado isoladamente do transporte fluvial, conforme apontam os dados do gráfico 23.

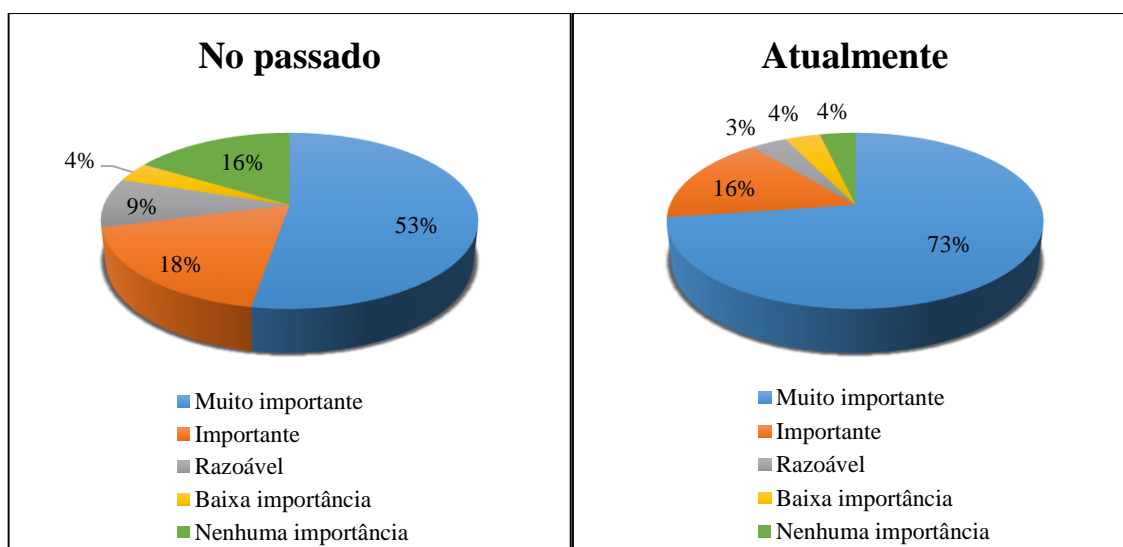


Gráfico 23 - Importância do transporte rodoviário para as atividades do estabelecimento, no passado e atualmente.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

No que diz respeito a importância do transporte rodoviário para as atividades comerciais dos estabelecimentos, verifica-se um aumento significativo do percentual que considera a rodovia muito importante em suas dinâmicas comerciais, totalizando um aumento de 20% se comparando a sua utilização no passado em relação aos dias atuais. Outro fator que merece destaque é o percentual de 16% dos estabelecimentos comerciais que informaram que no passado a rodovia não tinha nenhuma importância, no entanto, nesse quesito, apenas 4% relataram que atualmente a rodovia não tem nenhuma importância. Isso significa uma relativa importância do transporte rodoviário nos tempos atuais.

Mesmo a cidade tendo sido socialmente produzida a partir da dinâmica portuária, como ponto de conexão entre o rio e a rodovia, é a partir de 1960 com a abertura da Transamazônica que o espaço onde hoje se localiza a sede municipal vitoriense destoa como local estratégico de carga e descarga das conexões fluviais e rodoviárias, e vice-versa. Na figura 30 verificamos uma cena bastante comum no cotidiano da cidade, carretas sendo carregadas por produtos que chegam através de barcos e balsas de cargas. O oposto ocorre com bastante frequência também, ou seja, barcos e balsas de cargas sendo carregados por produtos que chegam à cidade através de carretas e veículos pesados.



Figura 30 - Carga e descarga de produtos no Porto da cidade (hibridez rodo-fluvial).
Foto: Genilson Santana Cornélio (Abril de 2021).

Ratifica-se a partir da figura 30 uma utilização híbrida das formas de transporte no que se refere à dinâmica comercial existente na cidade. Há a necessidade de enfatizar os sujeitos que (sobre)vivem a partir desse hibridismo, como os estivadores, por exemplo, que exercem sua atividade laboral carregando e descarregando produtos dos barcos e das carretas de carga (figura 31).



Figura 31 - Estivadores no Porto da cidade.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Abril de 2021).

Essa atividade laboral é bastante comum nas áreas portuárias, e não é diferente na cidade de Vitória do Xingu. Estes sujeitos atuam, em sua grande maioria, de maneira informal, sendo

remunerados a partir da atuação diária, ou seja, recebem quando trabalham, nos dias em que há carga e descarga de barcos e carretas. A notoriedade desses sujeitos no Porto da cidade coabita com a de tantos outros sujeitos que ganham seu sustento diário em função desse processo de carga e descarga (figura 32).



Figura 32 - Agente social (carroceiro) exercendo sua atividade econômica no Porto da cidade.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

Além desse processo de carga e descarga, o fluxo de pessoas que utilizam o transporte fluvial e rodoviário de forma complementar contribuem para a ampliação de outras atividades econômicas, como taxistas e moto taxistas, por exemplo. Essas atividades econômicas desenham caminhos que nos levam a constatar, mais uma vez, as relações híbridas rodo-fluviais existentes na cidade.

Face a estas colocações, não devemos negar o fato de que a rodovia desempenha, em alguns espaços da cidade, um forte destaque nas atividades econômicas, que, ao menos no plano aparente do visível não expressam uma simultaneidade híbrida na forma de utilização. Essa afirmação pode e deve ser acompanhada das explicações de Malheiro e Trindade Jr. (2008) quando afirmam que as cidades reverberam distintas formas de uso, e que nem sempre essas relações ocorrem de forma simultânea. Alguns fragmentos do urbano, evidenciados em algumas atividades comerciais demonstram este argumento dessa “unilateralidade viária”, ou seja, quando uma via de transporte repercute sem o acompanhamento de outra (figura 33).



Figura 33 - Atividade comercial na avenida (rodovia).
Foto: Genilson Santana Cornélio (Abril de 2021).

Verifica-se através da figura 33 dois fortes elementos que indicam características da dinâmica rodoviária: a localização e o cotidiano. A partir dessas duas características constata-se que o fluxo que decorre da avenida contribui para o desenvolvimento da atividade comercial, tendo em vista a localização lindeira à rodovia. Esta localização, por sua vez, face ao processo diário da atividade às margens da rodovia, foi atribuído o nome ao estabelecimento de “Espetinho da Avenida”, o que reforça que o cotidiano influencia de forma igual à atividade, isso porque o nome do estabelecimento no início da atividade era outro (churrasquinho do *(nome do proprietário)*).

Estas características são evidenciadas não somente em relação a sobreposição da rodovia em relação ao rio, mas também vice-versa. Para além do rio e da rodovia como elementos de significativa importância na dinâmica comercial existente na cidade, há um terceiro elemento incorporado ao território municipal, a hidrelétrica, e dela sobrevém a inserção e a introdução de novas atividades econômicas, além de novos traços e atributos urbanos à cidade.

3.2.3 A HIDRELÉTRICA, A MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE E AS IMPLICAÇÕES NAS ATIVIDADES COMERCIAIS

É somente a partir do ano de 2011, com o início da construção da terceira maior hidrelétrica do mundo no território municipal, que a cidade passa a sofrer mudanças mais

significativas em sua dinâmica intra-urbana. Nesse sentido, o objetivo desta subseção é de apresentar algumas das principais mudanças ocorridas nas atividades comerciais em razão do empreendimento.

É importante ressaltar que a construção da hidrelétrica não ocasionou uma enorme expansão e surgimento de novas atividades comerciais na cidade. Surgiram sim, várias atividades comerciais na cidade após o ano de 2011, mas nem todas iniciaram em função de Belo Monte, conforme revelaram os dados da pesquisa de campo. No entanto, mesmo a hidrelétrica não tendo contribuído em grande medida para o surgimento de novas atividades comerciais, ela impulsionou um maior dinamismo econômico na cidade, contribuindo para o aumento da concorrência, da comercialização (venda e lucro), além de demandar a modernização de algumas atividades/estabelecimentos. Os dados do gráfico 24 expõem o percentual dos estabelecimentos que informaram que houve mudanças na concorrência da atividade comercial com outros estabelecimentos após a construção da UHE Belo Monte.

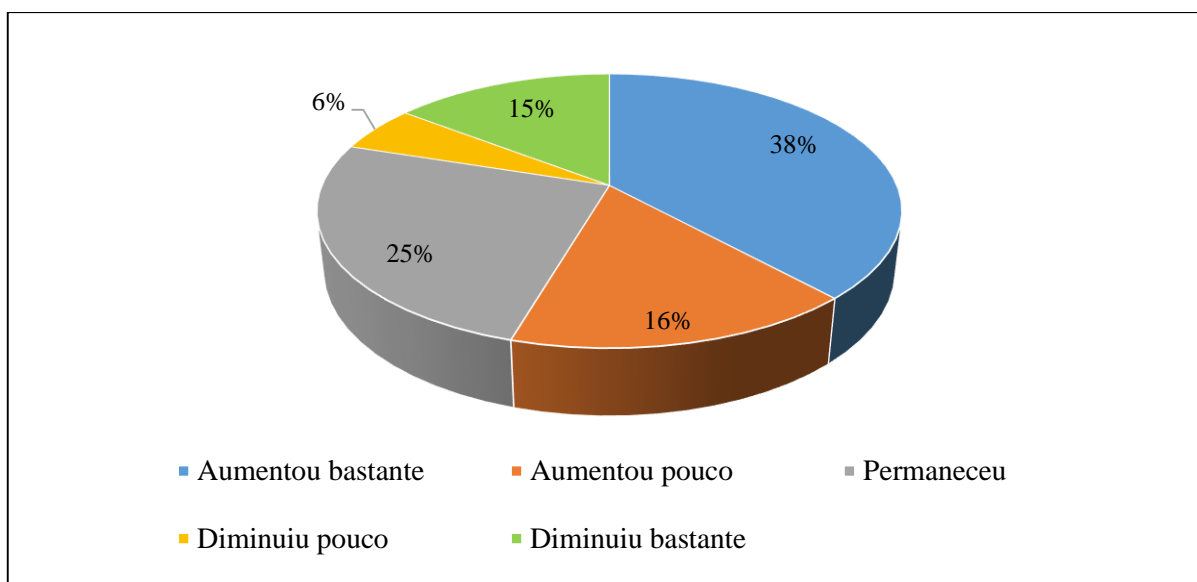


Gráfico 24 - Concorrência da atividade comercial com outros estabelecimentos após a construção da UHE Belo Monte.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Conforme revelam as estatísticas desse gráfico 24, 35% dos estabelecimentos relataram que a concorrência comercial aumentou bastante após a construção da usina, 25% dos estabelecimentos informaram que a concorrência aumentou, no entanto, um pequeno aumento, não tão significativo. Somando esses dois casos, dos estabelecimentos que informaram que a concorrência aumentou bastante e dos que relataram que houve um aumento pequeno, já temos

um percentual de 60% dos estabelecimentos comerciais evidenciando que houve sim um aumento da concorrência.

Ainda assim, 40% dos estabelecimentos informaram que não houve aumento da concorrência. Desse quantitativo, 14% informaram que a concorrência permaneceu da mesma forma, 11% relataram uma pequena diminuição, e 15% esclareceram que a concorrência com outros estabelecimentos diminuiu bastante após a construção da hidrelétrica.

Apesar do contraste verificado nos dados colhidos em campo, o aumento da concorrência pode ser explicado pelo fato de que não era comum verificarmos na cidade diversos estabelecimentos do mesmo ramo de negócios, com exceção do setor de secos e molhados. Ou seja, em função da instalação de novas atividades comerciais na cidade, estas passaram a competir com as já existentes, o que revela essa elevação na concorrência e na competitividade comercial.

Comparando a pequena cidade de Vitória do Xingu com a cidade média de Altamira, nota-se diferenças no que se refere a instalação de empreendimentos no interior da cidade. Segundo o trabalho de Carvalho (2019), vários empreendimentos comerciais modernos se instalaram em Altamira, conforme os grifos da autora:

Com a implantação da Usina Hidrelétrica de Belo Monte em 2011, houve a inserção de novos agentes econômicos em Altamira, principalmente do subsistema do circuito superior da economia urbana, sendo este circuito composto pelas grandes empresas, bancos e atividades ligadas ao ramo da alta tecnologia (CARVALHO, 2019, p. 12).

Dadas as diferenças da inserção de atividades econômicas em Altamira e Vitória do Xingu, é pertinente considerar a intensidade da atuação de empresas, firmas e instituições na cidade média altamirense, quando na pequena cidade vitoriense essa atuação não ocorreu com o mesmo afinco. Um dos fatores que possa explicar essa não inserção desses agentes em Vitória do Xingu se dá pelos diferentes papéis desempenhados pelas cidades na rede urbana. A incorporação dessas atividades em uma cidade como Altamira se torna mais vantajosa para as empresas devido às possibilidades de atender as demais cidades vizinhas, como Anapú, Brasil Novo e Medicilândia, por exemplo.

No entanto, algumas atividades que antes não existiam ou que não eram tão significativas no circuito econômico na cidade de Vitória do Xingu, surgiram ou ganharam mais força com a implantação da hidrelétrica de Belo Monte. São exemplos dessas atividades os

estabelecimentos ligados a venda e conserto de aparelhos eletrônicos (celular), óticas e provedores de internet.

Em contrapartida, em referência aos estabelecimentos que relataram que não houve aumento da concorrência, verifica-se que não surgiram outras atividades comerciais do mesmo ramo na cidade, fazendo com que estas não apresentassem tendências competitivas na venda e/ou na comercialização de seus produtos e serviços.

Já no que se refere aos rendimentos (lucros) e a comercialização de produtos após a construção da hidrelétrica, 35% dos informantes responderam que aumentou bastante o lucro do estabelecimento, seguido de 25% dos entrevistados relatando que houve um pequeno aumento. Na sequência, 14% dos informantes relataram que não houve alteração nos lucros da empresa em função da UHE Belo Monte. Verificamos também os que informaram que os rendimentos diminuíram um pouco (11%) e os que relatam que diminuiu bastante (15%), conforme podemos verificar no gráfico 25.

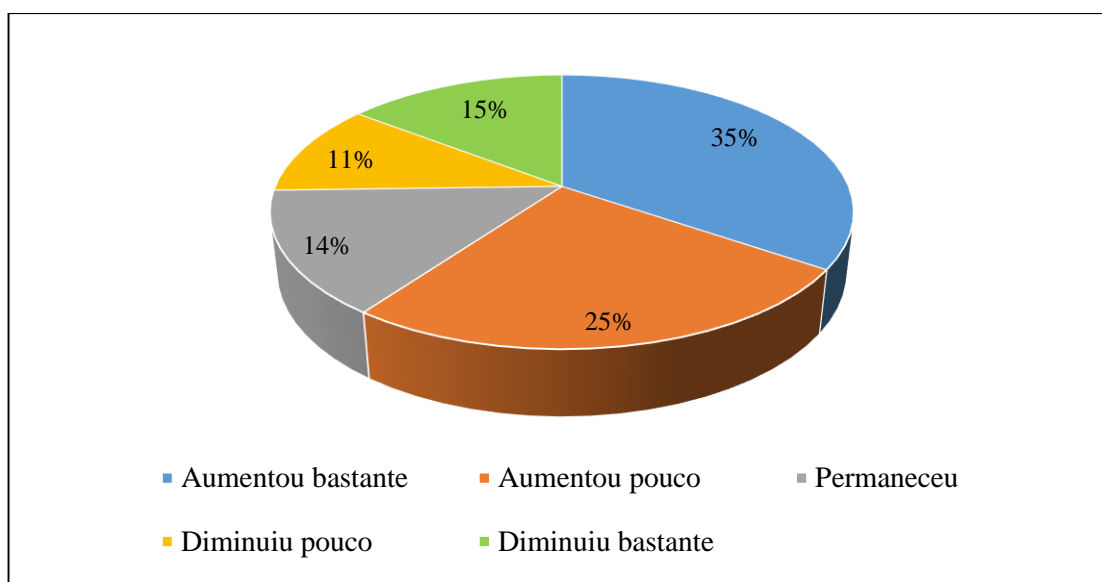


Gráfico 25 - Rendimento (lucro) e comercialização de produtos após a construção da UHE Belo Monte.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

Pela leitura do gráfico, nota-se que há um total de 60% dos comerciantes informando que verificaram um aumento dos rendimentos, se somarmos os que relataram que os lucros aumentaram bastante e os que salientaram que aumentou pouco. É necessário considerar que esse relativo aumento dos lucros decorre especificamente do aumento das vendas, da comercialização dos produtos. Nesse sentido, acredita-se que o aumento dos lucros nos estabelecimentos decorre do acréscimo populacional influenciado pela construção da UHE Belo Monte, onde houve um aumento da demanda por produtos e serviços, ocasionando uma

comercialização interna desses produtos na cidade e contribuindo com o aumento dos rendimentos desses estabelecimentos.

O aumento das vendas e um maior rendimento em forma de lucros demanda adaptações nos estabelecimentos, como por exemplo a utilização de meios de comunicação para divulgação. Quando questionados sobre se os meios de comunicação (rádio, TV, telefonia fixa, telefonia celular, internet) influenciam de alguma maneira no desenvolvimento do negócio, 95% dos estabelecimentos informaram que sim, enquanto apenas 5% relataram que não. Entre os meios de comunicação que contribuem em algum aspecto na atividade comercial, destacam-se os seguintes no gráfico 26.

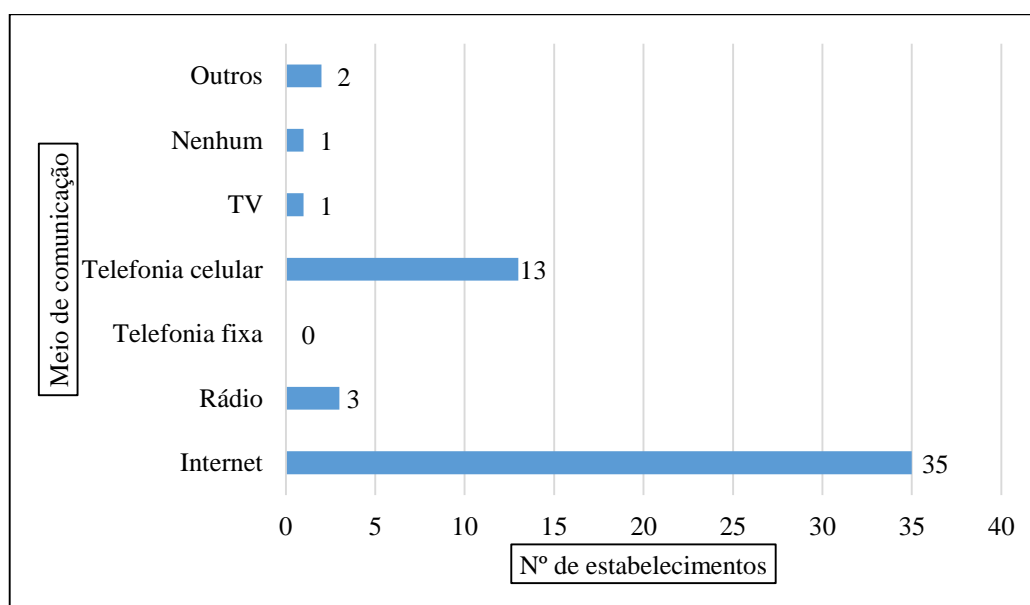


Gráfico 26 - Meios de comunicação que influenciam no desenvolvimento do negócio.

Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

O fator de destaque entre os meios de comunicação evidenciados no gráfico 26 está centrado na utilização da internet, verificando que 35 dos 55 estabelecimentos comerciais informaram ser este o principal meio de comunicação que influencia no desenvolvimento do negócio. Além da internet, a telefonia celular também apresenta um percentual significativo de importância, ou seja, 13 dos 55 estabelecimentos. De acordo com os entrevistados, a rádio também tem sua importância (3/55), assim como a TV local (1/55). Houve também 1 dos estabelecimentos comerciais que informou que nenhum dos meios de comunicação influenciam no desenvolvimento da atividade comercial. Cabe destacar também que 2 estabelecimentos informaram que além dos meios de comunicação expostos no questionário, um outro meio seria importante no desenvolvimento da atividade comercial, referindo-se à utilização de carro-som, ou seja, uma forma de propaganda valendo-se de veículos.

Também é importante ressaltar a significância dos meios de comunicação para o desenvolvimento das atividades comerciais. Nesse quesito, 87% dos estabelecimentos informaram que os meios de comunicação influenciam significativamente no desenvolvimento do negócio, ao passo que 11% relataram uma importância razoável, enquanto apenas 2% afirmaram que os meios de comunicação têm uma importância insignificante.

Para além da importância dos meios de comunicação no desenvolvimento dos estabelecimentos comerciais, nota-se a importância da internet para utilização de máquinas de cartão de débito/crédito (gráfico 27).

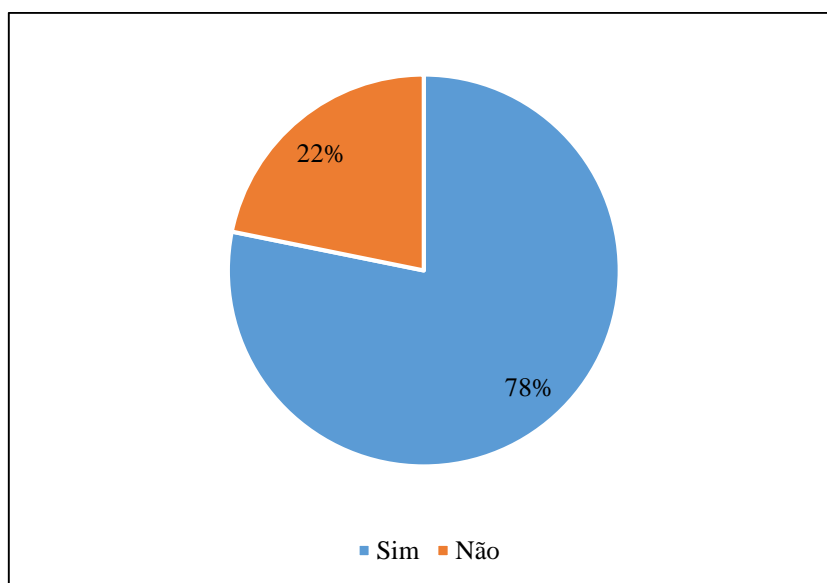


Gráfico 27 - Utilização da máquina de cartão.
Fonte: Trabalho de campo (Fevereiro de 2021).

O aumento das vendas condiciona, eventualmente, a necessidade dos estabelecimentos comerciais se valerem de outros meios de recebimento dos produtos vendidos, que não seja somente o dinheiro em espécie. Uma dessas formas é a utilização da máquina de cartão de crédito/débito. A utilização desse equipamento pode ser percebida como um sinal ou um aspecto da modernização dos estabelecimentos comerciais.

A introdução desse equipamento pelos estabelecimentos comerciais é uma característica que é percebida com maior frequência após a construção da UHE Belo Monte. Não se trata de afirmar que a utilização da máquina de cartão passa a ocorrer em função do empreendimento, mas que a construção da hidrelétrica ocasiona novos processos à cidade, sobretudo aos estabelecimentos, como o aumento das vendas, da concorrência, e que isso repercute na necessidade do uso do equipamento.

Esse elemento da adesão à máquina de cartão por boa parte dos estabelecimentos comerciais sinaliza para um aspecto de modernização na cidade, disseminando hábitos, práticas e estilos de vida que coexistem com vivências tradicionais. Nessa discussão da introdução de novos elementos nas atividades comerciais e tomando por base a necessidade de realizar alguma melhoria no estabelecimento no sentido de torná-lo mais moderno após a construção da hidrelétrica, 45% dos informantes relataram que realizaram sim algumas modificações, enquanto os outros 55% dos entrevistados ponderaram não ter realizado nenhuma modificação no espaço comercial.

Entre as principais mudanças realizadas pelos proprietários em seus estabelecimentos destaca-se a utilização da máquina de cartão de crédito/débito, a adoção de câmeras de vigilância e a informatização das vendas (caixa do estabelecimento com programas de leitura de código de barra) (figura 34). Além destes, destacam-se as mudanças realizadas em termos estruturais, como a ampliação do espaço, climatização e a diversificação das mercadorias comercializadas.

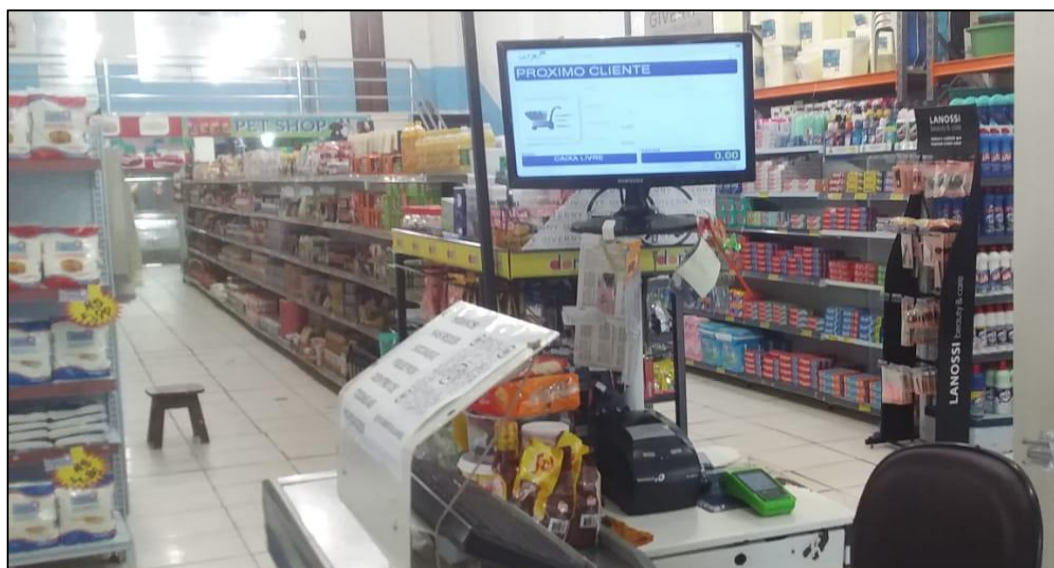


Figura 34 - Estabelecimento comercial na cidade com caixa informatizado e máquina de cartão.

Foto: Genilson Santana Cornélio (Julho de 2021).

Verifica-se, com maior intensidade, a presença desses aspectos de modernização no que tange aos estabelecimentos comerciais em períodos recentes, sobretudo nos últimos 5 anos. Esta ponderação nos permite pensar e compreender que esses elementos podem se caracterizar como reflexos do empreendimento Belo Monte. Não se trata de afirmar que eles não seriam visualizados na cidade se não tivesse ocorrido a construção da hidrelétrica, mas que são

observados com maior intensidade e frequência a partir da obra, conforme se buscou argumentar.

3.3 OS PADRÕES DE ASSENTAMENTOS HABITACIONAIS EM VITÓRIA DO XINGU: O RIBEIRINHO, O ESPONTÂNEO E O RODOVIÁRIO-INDUZIDO

Ao se deparar com a realidade de uma cidade ribeirinha como lócus de pesquisa, Trindade Jr., Silva e Amaral (2008) nos alertam a necessidade de analisarmos suas características a partir de padrões de organização e do processo de produção de seus espaços de assentamento. Para esses autores, a cidade é originada tendo como referência o rio, da mesma forma que os espaços de assentamento inicialmente surgidos em torno desse curso fluvial tendem a apresentar características e relações mais ligadas a dinâmica das águas, por esta razão, os autores denominam de espaço de **padrão ribeirinho** os bairros que apresentam tais particularidades.

Outro padrão de assentamento intra-urbano geralmente observado nessas cidades ribeirinhas da Amazônia são os bairros de **padrão “espontâneo”**, os quais são socialmente produzidos e reproduzidos sem levar em consideração qualquer marco ou regulamentação jurídica, simplesmente são ocupados e apropriados a partir das necessidades habitacionais, comerciais e de uso dos distintos sujeitos produtores do espaço urbano (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008).

De forma distinta às duas referências padronísticas expostas anteriormente, há um terceiro padrão de assentamento nessas cidades, o **padrão pré-definido**. Este padrão é utilizado para caracterizar os espaços de assentamento que são produzidos tendo como referência algum tipo de agente, seja o poder público, seja o mercado imobiliário, ou quaisquer outros agentes produtores do espaço urbano que atuem como estruturador da gênese desses bairros (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008).

Além dos três padrões de assentamento que geralmente observamos nas cidades de caráter ribeirinho, Malheiro e Trindade Jr. (2008) nos apresentam uma outra referência padronística intra-urbana, que são os bairros que apresentam um **padrão rodoviário**. Estes autores associam este padrão aos espaços socialmente produzidos tomando como referência as rodovias, estradas, ramais ou vicinais, que apresentam elementos que nos permitem considerar as relações socioespaciais que são estabelecidas nestes bairros de forma distinta as que são

desempenhadas nos assentamentos de caráter ribeirinho. Ainda de acordo como os autores, este padrão é associado ao padrão “espontâneo” de Trindade Jr., Silva e Amaral (2008).

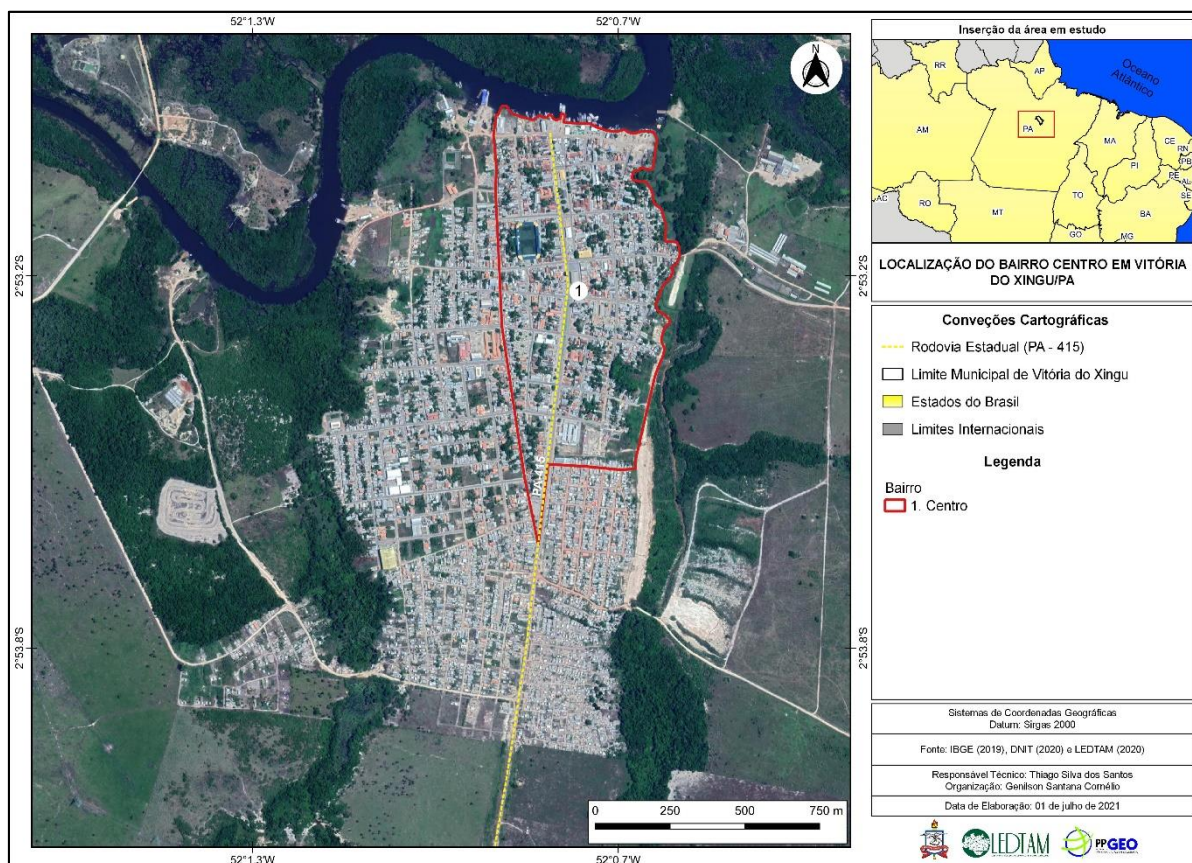
A partir dessas referências dos padrões espaciais dos assentamentos intra-urbanos evidenciadas a partir de Trindade Jr., Silva e Amaral (2008) e de Malheiro e Trindade Jr. (2008), nos remetemos ao esforço de classificar os bairros existentes em Vitória do Xingu. Esta cidade apresenta atualmente 8 bairros que juntos constituem o perímetro urbano vitorienense, visto que nem todos ainda encontram-se legalizados e oficializados pelo poder público enquanto bairros. No entanto, para fins amostrais e estatísticos, partiremos do princípio de que todos os aglomerados urbanos que compõem o perímetro urbano são bairros, se legalizados ou não, uma vez que para os fins dessa pesquisa é muito mais a produção do espaço que interessa, não desqualificando ou menosprezando, obviamente, a importância da institucionalidade e da legalidade.

Estes bairros surgiram em períodos distintos da produção da cidade, da mesma forma que suas características apresentam suas próprias particularidades socioespaciais, com usos e relações diferenciados. Na tentativa de apresentar as características desses bairros atreladas aos padrões de organização e estruturação intra-urbana, não visamos afirmar que apenas um padrão predomina no bairro em questão, mas que tais características se sobressaem em relação as características de outros padrões (COSTA, 2012).

Nesse esforço de classificação padronística dos bairros existentes em Vitória do Xingu para fins amostrais e estatísticos, escolhemos três bairros que aparentemente apresentam, com maior intensidade, as características dos padrões de assentamento intra-urbano. Cumpre ressaltar que na presente pesquisa utilizaremos de forma distinta o padrão espontâneo do padrão rodoviário, ou seja, diferentemente de como fizeram Malheiro e Trindade Jr. (2008), isso pelo fato de verificarmos na cidade de Vitória do Xingu características de produção socioespacial desses bairros de caráter simplesmente espontâneo, sem emanar de relações com a rodovia. Da mesma forma verificamos bairros de caráter rodoviário na cidade, mas que não são originados de forma tão espontânea, mesmo que socialmente produzidos pela população local, são induzidos por conta de situações que extrapolam a dinâmica local. Para esta denominação padronística, utilizaremos o termo **rodoviário-induzido**.

Isto posto, foram selecionados os seguintes bairros da cidade de Vitória do Xingu para aplicação de formulários (apêndice 3) no sentido de verificar o nível de interação material e simbólica com o rio: 1) o bairro Centro (ribeirinho); 2) o bairro Jardim Dall’acqua (espontâneo); e, 3) o bairro Nova Conquista (rodoviário-induzido).

O bairro Centro, considerado na presente pesquisa como um bairro de padrão ribeirinho localiza-se de frente ao rio Tucuruí (mapa 9). Quem chega à cidade através do rio se depara, imediatamente, com o Porto da cidade, que faz parte do limite do bairro. “O porto é por onde se chega e se vai; ele contém a possibilidade do entendimento da cidade, pois a vida começa no porto” (OLIVEIRA, 2006, p. 27). Além do Porto, este bairro abrange ainda o eixo principal de comércio e serviços. Sua origem enquanto espaço de assentamento remonta à própria formação da cidade.



Mapa 9 - Localização do Bairro Centro.

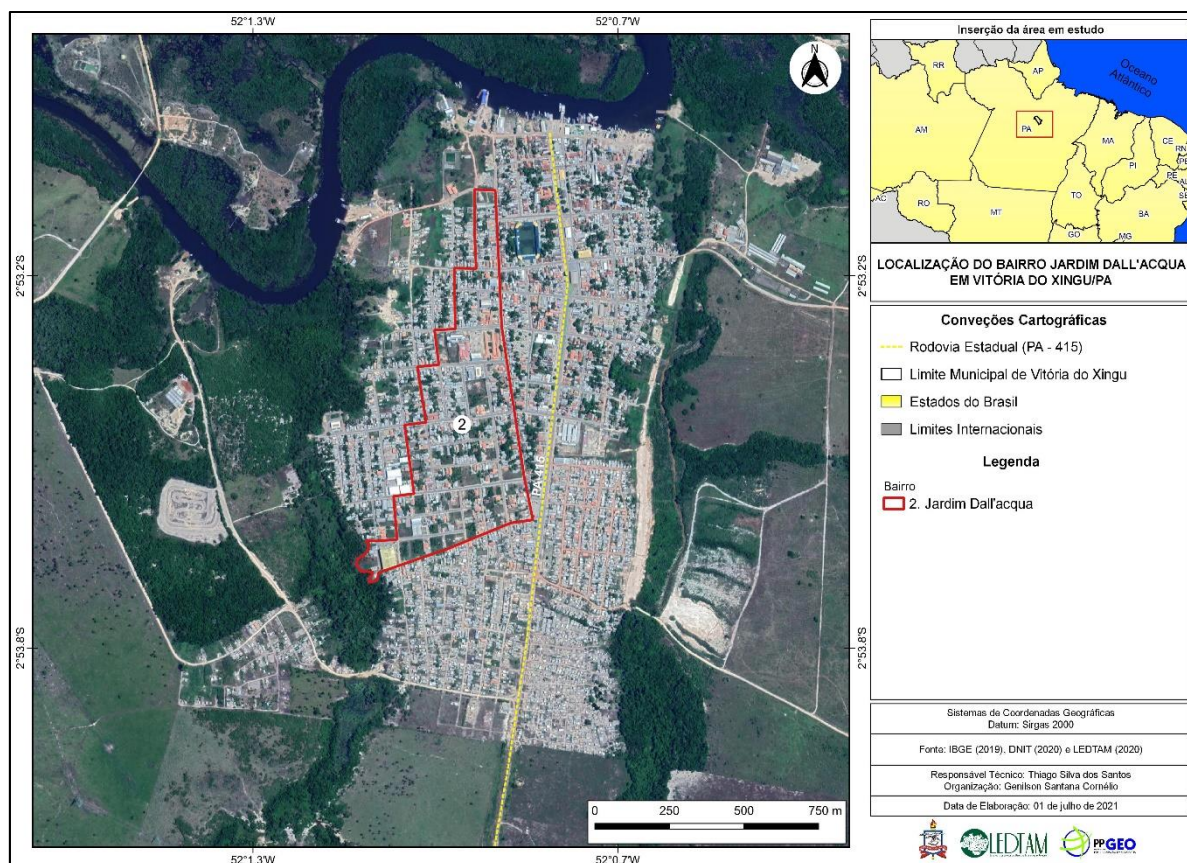
Além de apresentar um evidente contato com as águas, este bairro cumpre um papel de receptáculo das mais variadas ações dos diversos grupos e sujeitos da/na cidade. Configura-se como uma faixa ao longo do rio Tucuruí, em frente ao Porto da cidade. O bairro cresceu margeando o rio e posteriormente foi se espalhando no sentido da rodovia. É nele que a vivência ribeirinha é vislumbrada de forma mais nítida.

O Porto da cidade é composto de uma variedade de embarcações, com cores e tamanhos diferenciados. As mais diversas embarcações representam também diferentes modos de vida e diferentes práticas socioespaciais, socioculturais e socioeconômicas. No Porto verificamos a

vivência e a sobrevivência ribeirinha, de sujeitos que vivem a partir do rio, mas também de sujeitos que sobrevivem a partir da dinâmica proporcionada pela circulação fluvial.

O adensamento das moradias acontece na rua seguinte ao do Porto. Nele verificamos com maior intensidade os estabelecimentos comerciais, como geléiras, mercadinhos, bares e lanchonetes. No bairro Centro verificamos também a presença de diversos equipamentos públicos, como escolas e hospitais.

O segundo bairro selecionado para a pesquisa é o Jardim Dall'acqua, que tem seu processo de formação urbana decorrente do primeiro momento de expansão físico-territorial da cidade. Ele tem sua origem a partir do bairro Centro, formando-se a partir de um processo de ocupação espontâneo, derivado de uma área que pertencia a uma família bastante influente na região, a família Dall'acqua. Tem sua localização na parte oeste da cidade, entre os bairros Centro e Jardim da Alegria (mapa 10).



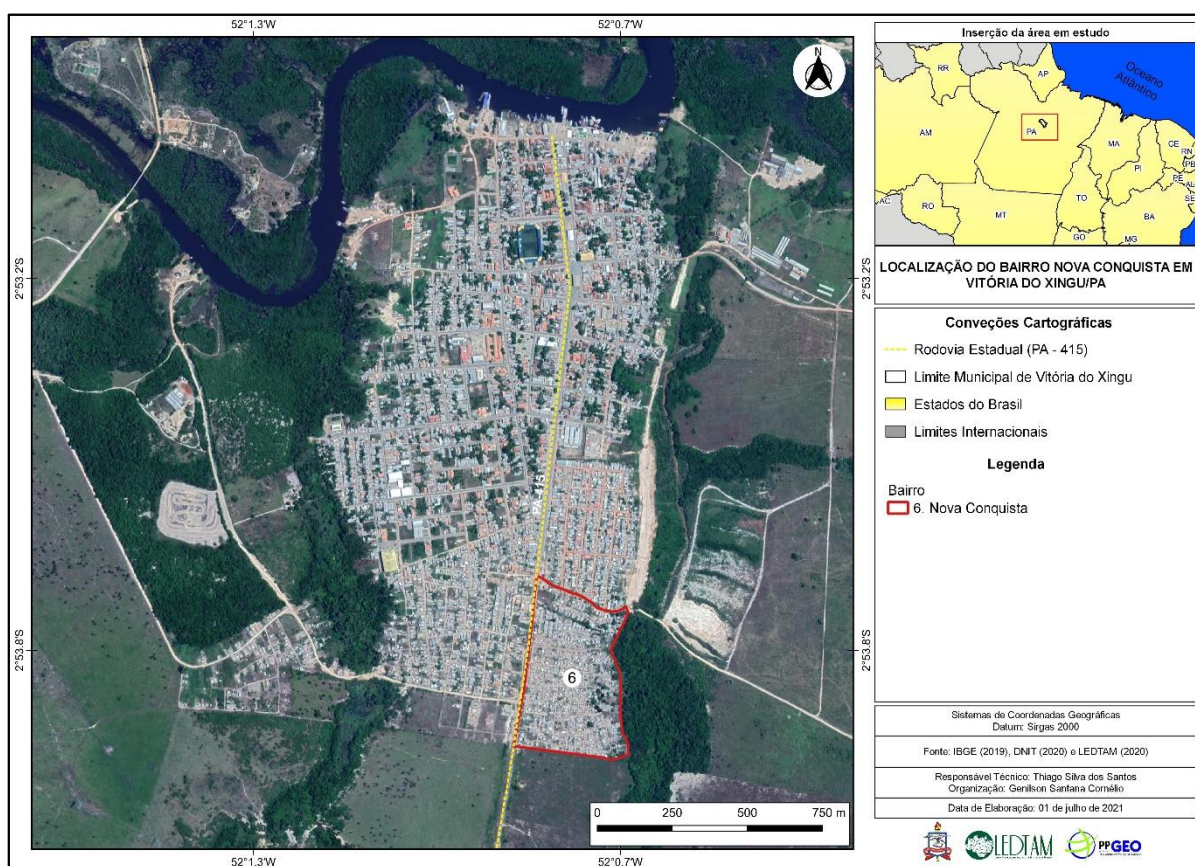
Mapa 10 - Localização do Bairro Jardim Dall'acqua.

A forma e os motivos de ocupação de bairros com caráter espontâneo geralmente são descritos através da evolução da estrutura da cidade sem direcionamento por parte do poder público ou de agentes imobiliários. A sociedade simplesmente vai ocupando os espaços em

torno do perímetro urbano da cidade a partir da necessidade de moradia, transformando áreas não ocupadas em assentamentos habitacionais (COSTA, 2012).

O bairro Jardim Dall'acqua conta com alguns equipamentos públicos, sobretudo uma praça com quadra de esportes, além da secretaria municipal de saúde. Além dessas informações, o bairro indica ainda uma certa proximidade com o rio em sua parte norte. Além da proximidade relativa com o rio, suas adjacências estão bem próximas à rodovia.

O bairro Nova Conquista (ocupação do Paulistinha), entendido na presente pesquisa como um espaço de padrão rodoviário é o terceiro espaço de assentamento escolhido para exploração empírica. O bairro tem sua localização na parte leste da rodovia PA-415, o qual apresenta dinâmicas que se relacionam com a circulação rodoviária (mapa 11).



Mapa 11 - Localização do Bairro Nova Conquista.

Adotamos as características de padrão rodoviário ao bairro Nova Conquista justamente por essa proximidade, bem como das relações e práticas socioespaciais que são desenvolvidas com a rodovia, no entanto, sua formação deriva do processo de ocupação iniciado na cidade após o início da construção da UHE Belo Monte. Acreditamos que sua gênese deriva do aumento populacional influenciado pelo empreendimento, dessa forma utilizamos a definição

de bairro com caráter rodoviário-induzido, isso pelo fato de acreditarmos que ele apresenta essas duas características.

A precariedade das ruas, a inexistência de pavimentação asfáltica e a falta de saneamento básico são as características que evidenciam a ausência, até então, de serviços básicos por parte do poder público municipal. A evidente falta de infraestrutura pública no bairro Nova Conquista testemunha as marcas de um bairro recente, com problemas que eram comuns na cidade de Vitória do Xingu no passado (CHAVES, 2018).

Nesse sentido, como forma de termos um panorama das mudanças e permanências na relação cidade-rio observado sob o ângulo dos espaços de assentamento, foi delimitado um plano amostral para a aplicação dos formulários nos três bairros selecionados para a pesquisa. Os espaços de assentamento foram escolhidos a partir de uma amostragem por estratificação, ou seja, por meio de suas características singulares quanto à localização e pelas dinâmicas que desempenham.

De acordo com outras pesquisas já realizadas que perpassam pelo tema em questão, como Lima (2010) e Costa (2012), ao se realizar uma pesquisa cujos objetivos necessitam de dados primários, de conhecer a realidade citadina e de analisar diversas variáveis populacionais, torna-se necessário definir um padrão de amostragem, tendo em vista que não é possível a pesquisa com a totalidade demográfica. Desta maneira, a partir dos bairros definidos para a aplicação dos formulários, foi necessário a delimitação da quantidade a ser aplicada. Foram aplicados então um total que varia entre 10 e 20% do número de domicílios em cada espaço de assentamento selecionado, totalizando 50 formulários aplicados em cada um dos três bairros.

A escolha dos domicílios em cada bairro foi de forma aleatória, tendo em vista que qualquer residência de um determinado espaço de assentamento pôde compor a amostra, pelo fato de que, teoricamente, todos podem ser pesquisados, pois não há complicações quanti-qualitativas em optar por determinados sujeitos em função de outros.

Os bairros analisados apresentam distintas formas de ocupação e resguardam, por formas e conteúdos uma dimensão temporal da cidade, evidenciando aspectos relacionados ao rio, à estrada e à hidrelétrica.

3.3.1 A (TRANS)FORMAÇÃO DOS BAIRROS EM FUNÇÃO DA UHE BELO MONTE

A utilização do prefixo “Trans” entre parênteses antes da palavra “Formação” tem o objetivo de evidenciar não apenas o processo de transformação dos bairros em função da construção da hidrelétrica, mas também evidenciar o processo de formação de alguns bairros após o empreendimento. É proposital, dessa forma, utilizarmos o prefixo entre parênteses para apresentar essa dualidade existente na cidade, entre os espaços de assentamento que são transformados ao passo que outros, no mesmo período, começaram a ser formados (socialmente produzidos).

Os espaços de assentamento utilizados como amostras de bairros com caráter ribeirinho, espontâneo e rodoviário, são, respectivamente, os bairros Centro, Jardim Dall’acqua e Nova Conquista. Os bairros Centro e Jardim Dall’acqua surgiram antes da construção da hidrelétrica de Belo Monte, em períodos que se assemelham à própria formação da cidade. Estes dois bairros sofreram transformações em suas estruturas após o início do empreendimento. Já o bairro Nova Conquista, por outro lado, surgiu após o início das obras da usina, ou seja, seu processo de formação originou-se tendo como uma das referências a construção da hidrelétrica.

Diante do que foi apresentado, exhibe-se a tabela 3, a qual destaca a forma de aquisição dos terrenos por parte dos moradores de cada bairro. As informações contidas contrastam os meios através dos quais os proprietários adquiriram seus lotes, sendo possível verificar alguns meios no bairro de origem mais recente que não se repetem nos bairros de origem mais antiga.

Tabela 3 - Forma de aquisição do terreno.

Forma de aquisição do terreno	Centro		Jardim Dall'acqua		Nova Conquista		Total (Abs.)	Total (%)
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Aluguel	3	6	7	14	4	8	14	9
Compra	43	86	42	84	32	64	117	79
Doação	4	8	1	2	0	0	5	3
Posse/Ocupação	0	0	0	0	14	28	14	9
Total	50	100	50	100	50	100	150	100

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Nos bairros Centro e Jardim Dall'acqua, a maioria dos informantes afirmaram que adquiriram seus lotes/terrenos por meio da compra, 86% e 84%, respectivamente. Nenhum dos informantes nestes dois espaços de assentamento relataram que a forma de aquisição dos terrenos foi através de posse/ocupação. Por outro lado, no bairro Nova Conquista, que é fruto de um processo de ocupação ocorrido na cidade, 28% dos entrevistados apontaram a posse/ocupação como o meio pelo qual adquiriram os lotes no bairro.

A (trans)formação recente desses bairros acompanha o período de construção da UHE Belo Monte, apresentando relações novas, mas também manifestando formas e conteúdos relacionadas ao padrão de ocupação aos quais foram originados e aos períodos verificados na cidade a partir de vivências ribeirinhas e rodoviárias.

O contexto no qual a cidade passou a estar ligada após a inserção da hidrelétrica no território oportunizou uma série de mudanças nos mais diversos espaços citadinos, por meio de intervenções urbanas, em sua grande maioria. Tal contexto de mudanças verificados nos bairros após a construção da usina é percebido por 66,7% dos informantes, enquanto 33,3% relatam que as mudanças recentes ocorridas nos espaços de assentamento intra-urbano não têm relação com a hidrelétrica, conforme exhibe a tabela 4.

Tabela 4 - Mudanças ou efeitos nos bairros derivadas da construção da UHE Belo Monte.

Resposta	Centro		Jardim Dall'acqua		Nova Conquista		Total (Abs.)	Total (%)
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Sim	42	84	39	78	19	38	100	66,7
Não	8	16	11	22	31	62	50	33,3
Total	50	100	50	100	50	100	150	100

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

Nota-se a partir da tabela 4 que a grande maioria dos informantes dos bairros Centro e Jardim Dall'acqua salientam que as mudanças verificadas em seus bairros são derivadas da construção da usina. Tal constatação evidenciada pelo público desses bairros de fato se destaca como uma percepção da realidade cidadina, isso porque antes de 2011 as mudanças ocorridas na estrutura da cidade no plano do visível ocorriam de maneira tímida, sem muito destaque. Após esse período, momento que coincide com o período da construção da hidrelétrica e o município passa a receber as compensações financeiras em virtude do empreendimento, são verificadas na cidade um emprego de capitais destinados a melhorias e até mesmo construção

de novos objetos espaciais, como praças, quadras de esporte, academias ao ar livre, escolas, hospitais e postos de saúde.

Por outro lado, ainda de acordo com a tabela 4, quando se examina de forma isolada apenas as respostas dos informantes do bairro Nova Conquista (ocupação do Paulistinha), percebe-se uma distinção das respostas dos entrevistados em relação as respostas do público dos outros dois bairros. Para a maioria dos informantes que residem no Nova Conquista (62%), as mudanças por eles verificadas não são derivadas da construção do empreendimento Belo Monte, tendo em vista que o bairro foi originado a partir de uma ocupação irregular somente no ano de 2016, período em que já havia diminuído as ações de construção e reforma de equipamentos urbanos na cidade.

Podemos destacar que o pico das obras e intervenções urbanísticas realizadas na cidade de Vitória do Xingu aconteceu entre os anos de 2011 e 2015, amparando essa afirmação nas placas de inauguração desses objetos espaciais.

Uma das obras de grande volume midiático foi a construção da “Arena Xingu” no local onde funcionava o estádio municipal de futebol Padre João, nas dependências do bairro Centro. A Arena Xingu foi inaugurada no ano de 2015, conforme exhibe a figura 36.



Figura 35 - Placa de inauguração da Arena Xingu.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Abril de 2021).

O estádio Padre João era um campo de futebol no qual era utilizado pela população municipal e intermunicipal para a realizações de partidas de futebol, entre amistosos e campeonatos. A arquibancada era uma pequena estrutura de madeira para os telespectadores se assentarem enquanto assistiam aos jogos, no entanto, não comportava a todos e não restava outra opção senão a grande maioria dos telespectadores ficarem em pé. Não havia gramado no estádio, a areia em meio ao solo era a estrutura por onde a bola rolava (figura 36).



Figura 36 - Estádio Padre João no ano de 2004.

Fonte: Almeida (2016).

No entanto, a partir do ano de 2014, o estádio municipal de futebol Padre João passa a ser o palco de ações de reforma e ampliação de suas estruturas até sua inauguração em Agosto de 2015. As mudanças estruturais tinham por objetivo modernizar o estádio, dando a ele aspectos e moldes que se assemelham às grandes arenas futebolísticas da capital paraense e do cenário nacional (NEVES, AMORIM; AMARAL, 2019).



Figura 37 - Estádio municipal de futebol Padre João (Arena Xingu).

Foto: Genilson Santana Cornélio (Abril de 2021).

No período em que a Arena Xingu foi inaugurada, houve um grandioso evento na cidade que movimentou a região da Transamazônica e Xingu. O episódio de inauguração foi marcado pela “I Copa Xingu”, que movimentou equipes de vários municípios da Região Geográfica Imediata de Altamira. Além das equipes de outras cidades, o evento contou com a participação de ícones do futebol brasileiro, como Arthur Antunes Coimbra (Zico) e Cláudio Adalberto Adão (Cláudio Adão). Além dos astros do futebol, a inauguração da Arena Xingu contou com a presença da jornalista, repórter e apresentadora da televisão brasileira Glória Maria e do professor Sérgio Nogueira, conhecido pela TV brasileira como o “professor do soletrando”.

A partir da inauguração em 2015, tendo em vista as mudanças estruturais pelas quais o estádio passou para dar lugar à Arena Xingu, passou-se a verificar uma mudança na forma de uso por parte da população. Anterior ao processo de reestruturação do estádio, este era acessado pelo público local de forma cotidiana, por meio de jogos (peladas esportivas). Após a construção da Arena Xingu, houve uma restrição maior para a utilização do espaço, necessitando de questões burocráticas para a realização de jogos, como ofícios de agendamento destinados a Secretaria de Esporte do município. Esses fatores ocasionam um acesso reduzido a Arena por parte da população local.

A partir de uma vista panorâmica de dentro da arena é possível verificar os atributos modernos empregados na construção do estádio (figura 38). Na entrada, há catracas para controlar e organizar a entrada do público. As arquibancadas foram construídas de modo a assegurar uma boa visibilidade aos jogos. No total, a arquibancada tem uma capacidade para

5.000 pessoas. O gramado da arena é de material sintético. O campo é cercado por placas de acrílico.



Figura 38 - Vista interna da Arena Xingu.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPa (Setembro de 2019). Organização do autor.

Os investimentos feitos na construção da Arena Xingu superam cerca de 6,5 milhões de reais (NEVES, AMORIM; AMARAL, 2019). A construção desse objeto espacial acaba reproduzindo um espaço que indica ideários da modernização inseridos no território municipal após a construção da hidrelétrica. Esses aspectos apontam as transformações recentes na pequena cidade de Vitória do Xingu, a qual passa a apresentar diferentes tempos e espacialidades.

Além do estádio (Arena Xingu) no bairro Centro, ocorreram mudanças, construções e reformas em equipamentos urbanos em outros bairros da cidade, como no bairro Jardim Dall'acqua, por exemplo. Em 2012, ocorreu a construção da quadra de esportes e da academia ao ar livre ao lado da mesma (figura 39).



Figura 39 - Visão noturna da quadra do bairro Jardim Dall'acqua.

Foto: ASCOM/PMVX (Março de 2021).

O que chama a atenção na maior parte das obras realizadas na cidade é o caráter moderno das estruturas empregadas nestes espaços, como a espetacularização da iluminação constante na quadra e ao seu redor, com lâmpadas de LED. Essas novas espacialidades denotam características e atributos que não se notavam na cidade antes da construção do empreendimento, o que nos remete a (re)afirmar que a hidrelétrica se configura como a principal responsável pela modernização do espaço urbano vitoriense.

Não significa dizer que a hidrelétrica em si que oportunizou essas mudanças na cidade, mas que os desdobramentos provocados pela construção da usina (como os repasses financeiros pela utilização dos recursos hídricos municipais) implicaram em redefinições espaciais na urbe.

É claro que essas mudanças verificadas nos bairros não ocorreram apenas a partir da construção de equipamentos como o estádio e as quadras. Além dessas transformações, verifica-se também a melhoria de estruturas já existentes, como as ruas, por exemplo. Anterior ao ano de 2011, a única rua pavimentada da cidade era a avenida Manoel Félix de Farias (rodovia Ernesto Acioly - PA-415). Todas os demais logradouros conviviam com o solo exposto, em meio à poeira no verão e as possas de lama durante o inverno.

No que tange aos aspectos urbanísticos relacionados as ruas da cidade, estas passaram por significativas mudanças, sobretudo nos bairros mais antigos, como o Centro, Jardim

Dall'acqua e Jardim da Alegria. Anterior ao ano de 2011, a maioria das ruas da cidade padeciam de problemas como a falta de pavimentação, além da ausência de drenagem pluvial e calçadas.



Figura 40 - Rua sem pavimentação nem calçada (Bairro Centro - 2011).

Fonte: Vitória do Xingu, 2011.

A pavimentação, a construção de calçadas, e a implantação de drenagem urbana, ao menos nos bairros mais antigos da cidade, iniciou-se após o ano de 2012. Aquela estrutura verificada na cidade no período mencionado, foi rapidamente transformada pelo acréscimo de novos atributos urbanos. “A Norte Energia concluiu, em 2014, a implantação de 29 km de rede de esgoto, além de 12 km de rede de drenagem de águas pluviais e 12,8 km de rede de água” (NORTE ENERGIA, 2020, p. 68).



Figura 41 - Ruas pavimentadas, com calçadas e drenagem pluvial (Bairro Centro).
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

No período atual, a grande maioria das ruas dos bairros antigos conta com essas particularidades urbanísticas. No entanto, os bairros mais recentes, que surgiram através do processo de ocupações urbanas iniciados na cidade a partir de 2012, ainda padecem dessas infraestruturas. A precariedade das ruas denota uma parte da cidade esquecida pelo poder público municipal, que contrasta sobremaneira com os bairros antigos da cidade (figura 42).



Figura 42 - Estrutura das ruas do bairro Nova Conquista.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

O bairro Nova Conquista é um desses bairros que surgiram fruto do processo de ocupação iniciado na cidade. Situado ao longo da Rodovia Ernesto Acioly (PA-415), foi socialmente produzido após o *boom* de Belo Monte e a sua espacialidade apresenta uma face da antiga Vitória do Xingu, como se fosse uma parte da cidade que não foi inserida no contexto das melhorias infraestruturais pelas quais passaram os demais bairros. Essa parte da cidade reverbera vários problemas que eram comuns e cotidianos na cidade antes de 2012²⁶.

No que tange a estes problemas de infraestrutura verificados, alguns outros também são percebidos pela população local nos bairros amostrais, conforme apresenta a tabela 5. Os problemas apresentados pelos moradores são diversos, desde os que envolvem questões materiais, como infraestrutura, poluição, saneamento, até aos imateriais, como a poluição sonora, as baixas possibilidades de emprego e a violência.

Tabela 5 - Principais problemas e desvantagens do bairro.

Problemas e desvantagens	Centro		Jardim Dall'acqua		Nova Conquista		Total (Abs.)	Total (%)
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%		
Falta de água	0	0	5	10	0	0	5	3
Infraestrutura	2	4	3	6	41	82	46	31
Poluição (do bairro, do rio, etc.)	3	6	3	6	0	0	6	4
Poluição sonora	6	12	1	2	1	2	8	5
Poucas áreas verdes e de lazer	8	16	8	16	0	0	16	11
Pouca possibilidade de emprego	0	0	3	6	2	4	5	3
Saneamento	1	2	0	0	2	4	3	2
Violência	4	8	8	16	1	2	13	9
Não tem desvantagem	26	52	19	38	3	6	48	32
Total	50	100	50	100	50	100	150	100

Fonte: Trabalho de campo (Abril de 2021).

²⁶ Apesar de termos escolhido esse bairro para analisar, ele não é o único na cidade com essas características de espaço de assentamento de caráter rodoviário-induzido, assim como não é o único com características de precariedade. Outro bairro com as mesmas características do Nova Conquista é o bairro Laticínio.

A falta de água é vista como um dos principais problemas apenas no Bairro Jardim Dall'acqua, com um percentual de 10% dos informantes. A grande maioria da população vitoriense não sofre com problemas de falta de água, tendo em vista que aqueles que não dispõem de poços próprios, a Prefeitura Municipal abastece as residências através de água encanada ou por meio de caminhões pipa.

No que se refere a poluição (do bairro, do rio etc.), nota-se 6% dos informantes dos bairros Centro e Jardim Dall'acqua relatando esta ser a principal desvantagem do espaço de assentamento. Não é bastante perceptível a poluição dos bairros, o que se nota, é a poluição do rio em frente a cidade, como lixos, despejo de esgotos, além da poluição ocasionada pelos barcos.

Para além das desvantagens verificadas na tabela 5, observa-se um percentual significativo dos informantes relatando que o bairro em que residem não apresentam problemas. Isso se configura como um elemento que permite verificar a forte ligação dos sujeitos com o seu espaço, mostrando que, apesar de existirem problemas diversos, estes passam despercebidos no imaginário social em função da forte identidade da população com o espaço.

Em meio a esse processo de transformação, notamos nos espaços de assentamento algumas características que ainda sinalizam estruturas habitacionais antigas, nas quais verifica-se elementos paisagísticos de um outro tempo. A estrutura de madeira, em uma altitude abaixo do nível da rua, testemunha as marcas de uma série de transformações que ocorreram na cidade, como a pavimentação e o saneamento.

Essas transformações vistas sob o aspecto da modernização do espaço sobrepõem o tradicional, ou seja, os processos recentes pelos quais a cidade passou, como a pavimentação por exemplo, que demanda aterramento das ruas e uma série de mudanças estruturais, algumas habitações acabam ficando abaixo do nível das ruas (figura 43).



Figura 43 - Estrutura de algumas residências abaixo do nível da rua.

Foto: David Alves – LEDTAM/UFPA (Setembro de 2019).

Esse é um exemplo de uma coexistência verificada nos espaços de assentamento, de como essas diferentes temporalidades são visualizadas nos bairros. Pondera-se que a cidade vitorriense simboliza, através do intra-urbano, esse “desencontro de temporalidades” no espaço (TRINDADE JR., 2008).

Além desses aspectos observados no plano estrutural dos bairros, foram verificadas a produção de alguns objetos espaciais que passaram a sinalizar uma ruptura nos modos de vida e nas dinâmicas existentes. Um exemplo disso foi a construção do novo mercado municipal no bairro Jardim da Alegria, um espaço que repercute em indicadores da modernização do espaço.

Esse mercado foi construído com objetivo de sediar toda a venda e comercialização do pescado que é feita no mercado ao lado da Prainha, no Porto da cidade. Bem dotado de infraestrutura, com diversas bancadas de concreto, além de repartições, cada qual com pias e balcões de mármore (figura 44).



Figura 44 - Vista interna do novo mercado municipal no bairro Jardim da Alegria.
Fotos: Genilson Santana Cornélio (Julho de 2021).

O novo mercado foi construído seguindo padrões modernos de engenharia, no entanto, desde a sua construção ele vem sendo subutilizado. Os comerciantes e pescadores que utilizam o mercado do peixe no Porto da cidade se recusam a passar por um processo de realocação para esse novo mercado. Entre os argumentos utilizados para não se deslocarem para esse novo espaço destaca-se o distanciamento em relação ao rio.

Para essas pessoas, afastar-se do rio significa a perda de uma referência, pois o contato com a margem fluvial exerce um valor não apenas econômico, mas um valor simbólico que assegura a manutenção de um modo de vida construído socialmente e regionalmente.

Nesse sentido, a construção do novo mercado municipal reafirma as mudanças pelas quais a cidade passou em função da hidrelétrica, transformações essas que em grande medida se distanciam das necessidades da população local. Trata-se de uma modernização que não reforça as “vivências e experiências” (LEFEBVRE, 1974) dos sujeitos, negando os espaços de uso coletivo que sinalizam um modo de vida e (sobre)vivência, além de práticas econômicas, materiais, simbólicas e culturais. Dessa forma, o mercado do peixe, no Porto da cidade, deveria

ser um espaço que fosse potencializado durante a proposição de políticas públicas para a cidade, e não a sua negação, como ocorreu.

Contudo, além destes objetos espaciais que não reforçam/potencializam as “vivências e experiências”, nota-se nos bairros diversos elementos que reverberam uma relação cidade-rio, consequência das práticas sociais dos sujeitos no espaço em que habitam. Por essa razão, cabe a investigação dos principais elementos que ratificam a relação cidade-rio nesses espaços de assentamento.

3.3.2 AS REFERÊNCIAS, MARCAS E IDENTIDADES REVELADAS PELOS HABITANTES NOS ESPAÇOS DE ASSENTAMENTO

Aqui se busca apresentar alguns elementos, espacialidades, assim como algumas relações que, verificadas nos espaços de assentamento, sintetizam certas particularidades do conteúdo ligado ao rio e à dinâmica ribeirinha. Enxerga-se nesses elementos e nessas práticas constitutivas do espaço vitoriense algumas referências, marcas e até mesmo identidades que não são descaracterizadas em função da distância em relação ao rio, muito menos após as transformações recentes pelas quais a cidade passou a partir da construção da hidrelétrica.

Essas referências, marcas e identidades são materializadas e especializadas nos diferentes bairros existentes na cidade. Elas denotam a importância do rio e do transporte fluvial, da (re)existência de modos de vida ligados aos cursos d'água e de estruturas herdadas da cultura ribeirinha.

A partir de uma observação paisagística nos bairros amostrais, é possível identificar alguns elementos, símbolos e/ou objetos espaciais que nos permitem considerar a manifestação da relação cidade-rio nos espaços de assentamento intra-urbano. Além daqueles apontados por Silva e Malheiro (2005), como o barco e o trapiche, o padrão residencial de algumas habitações revela através da forma a relação cidade-rio, ou melhor, evidencia as características do rio na cidade (figura 45).



Figura 45 - Residência com estrutura de palafita no bairro Nova Conquista.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Apesar da relativa distância do Bairro Nova Conquista para o rio, ele sintetiza diversos elementos e conteúdos espaciais capazes de proporcionar manifestações ligadas ao uso do rio e à vivência ribeirinha. As práticas sociais e econômicas verificadas neste espaço de assentamento também sintetizam um modo de vida atrelado às águas, onde o cotidiano expressa uma dimensão ligada à interação cidade-rio (figura 46).



Figura 46 - Embarcação sendo construída em uma residência no bairro Nova Conquista.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

A partir dessas formas de interação e vivências visualizadas nos diferentes bairros da cidade, é possível constatar que no plano intra-urbano, no cotidiano, no dia-a-dia, as expressões socioespaciais revelam, ainda, uma relação da cidade com o rio. Esses aspectos evidenciam formas e conteúdos não capturados pelas relações recentes verificadas na cidade.

Outro importante elemento característico das cidades ribeirinhas é a Igreja Católica, sempre de frente para o rio, esta que parece contemplar a figura das águas, ou o oposto também, o rio parece se curvar diante da estrutura divina. Em Vitória do Xingu, o templo da Igreja Católica mantém a sua localização desde a sua construção, numa rua acima do Porto. Apesar de estar localizada em torno da avenida principal, as suas portas não têm como direção o logradouro rodoviário, mas sim a direção do rio (figura 47).



Figura 47 - Igreja Católica (Paróquia Nossa Senhora Auxílio dos Cristãos).

Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Mesmo a partir das mudanças na estrutura da igreja, com novos traços se comparado aos tempos outrora, o seu local permaneceu o mesmo ao longo de décadas, permanecendo como um objeto de forte destaque na cultura local e como um importante elemento de afirmação da relação cidade-rio. As práticas religiosas por meio da Igreja Católica envolvem um conteúdo

ribeirinho, como a procissão fluvial (figura 48) que acontece durante a programação de celebração da padroeira da cidade, Nossa Senhora Auxílio dos Cristãos.



Figura 48 - Fiéis aguardando a procissão fluvial.

Foto: ASCOM/PMVX (Maio de 2017).

Essas práticas revelam a importância do rio para os habitantes, sinalizando uma identidade cultural atrelada à figura da igreja católica. A partir dessa dimensão cultural verifica-se como as expressões da sociedade se manifestam tendo o rio como referência. Ao analisar a realidade de Santarém, Costa (2012, p. 145) afirma que “esse imaginário do lugar compõe a cultura, as festas, o lúdico, o artístico. E ficam registradas nas festas da cidade, preenchidas de significados religiosos”. É importante destacar que essa prática da procissão fluvial como uma das programações da festividade da padroeira do município (r)existe a décadas, sendo uma marca e um referencial de reprodução da vida da população local.

O modo como a festa acontece, anualmente, atrai vários segmentos da sociedade à participar da programação. O evento religioso tem o dia 24 do mês de Maio como referência, no entanto, a festividade não se resume apenas a este dia. O festejo em alusão à Nossa Senhora Auxílio dos Cristãos perdura em média de 5 a 7 dias, o que movimenta a cultura local e simboliza um forte elemento de permanência dos valores e comportamentos historicamente construídos.

No que se refere a esses comportamentos, Trindade Jr. (2021) a partir de uma leitura feita por Santos (1996), dialoga a respeito de dois termos utilizados para fazer menção às formas e aos conteúdos presentes nas paisagens “o da tecnosfera ou da esfera técnica, manifesta nas formas e nos objetos espaciais, e o da psicofera, o da esfera dos comportamentos e dos valores” (TRINDADE JR., 2021, p. 314). Desse modo há, na realidade urbana, formas que aludem a um período distinto do conteúdo por ela desempenhado, ou vice versa. A figura 49 manifesta a coexistência desses dois elementos.



Figura 49 - Habitação as margens do Igarapé do Facão, bairro Jardim da Alegria.
Foto: Genilson Santana Cornélio (Maio de 2021).

Na figura 49 se observa uma paisagem característica das cidades ribeirinhas, em que as habitações são construídas levando em consideração a sazonalidade do rio. A antena parabólica em frente à residência revela um objeto ligado a tecnosfera, no que concerne a um meio de comunicação e informação. A residência estilo palafita, as margens do igarapé do Facão no bairro Jardim da Alegria, com a floresta ao fundo emoldurando a casa e o rio como parte integrante do próprio chão, presencia-se comportamentos e valores de tradição ribeirinha, sinalizando a permanência de uma psicofera ligada ao uso do rio. Há ainda outros elementos que apontam identidades territoriais que, examinadas e observadas com maior cuidado, sinalizam ao uso do rio na dinâmica da paisagem urbana, como o banho de rio/igarapé e os campinhos de futebol de várzea (OLIVEIRA, 2001).

Portanto, observou-se a partir dos bairros que a relação dos sujeitos com os seus espaços a partir das práticas e relações desenvolvidas acaba produzindo uma identidade territorial, que são visualizadas de diversas formas, como nos exemplos evidenciados através da estrutura de algumas habitações, das práticas econômicas (construção de barcos e canoas) e através da cultura local atrelada às tradições e costumes ligadas a religiosidade tendo o rio como referência.

Em síntese, este capítulo buscou verificar e analisar as mudanças e permanências na relação cidade-rio, vista sob três importantes espaços, o Porto, o Eixo Principal de Comércio e Serviços e os espaços de assentamento intra-urbano. O resultado dessa análise constatou que as mudanças na relação cidade-rio são constantes, gerando novos usos e práticas socioespaciais em direção à elementos de modernização da cidade. Não obstante, as permanências de espaços, relações simbólico-materiais, usos e costumes ligados ao rio, por sua vez, ainda se fazem presentes na cidade, constituindo-se resíduos na paisagem.

CONSIDERAÇÕES **F**INAIS

Neste momento que é destinado à síntese do objeto central de análise, é substancial salientar os principais “elementos” contidos no espaço local e desvendados através da pesquisa. Muito embora as mudanças e permanências na relação cidade-rio já tenham sido evidenciadas nos capítulos anteriores, apresentar-se-á uma síntese das especificidades urbanas apresentadas pela cidade de Vitória do Xingu.

O objetivo dessa dissertação foi o de analisar as mudanças e permanências na relação cidade-rio da cidade de Vitória do Xingu face à construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. Empreendeu-se um esforço de sustentar, a partir da realidade local, de como a Amazônia brasileira apresenta, sobretudo nas últimas décadas, um intenso processo de transformação a partir da atuação de ações capitalistas de exploração dos recursos naturais na região.

Verificou-se na cidade de Vitória do Xingu, especialmente em seu Porto, uma dinâmica condensada num espaço relativamente pequeno, passando por mudanças com uma intensidade em um tempo muito veloz. Coube-nos então ressaltar e capturar um pouco dessas mudanças e apresentar as permanências. Nesse sentido, é necessário colocar em evidência alguns aspectos e eixos fundamentais de discussão, que reforçaram ou que alteraram a relação cidade-rio em Vitória do Xingu. As dinâmicas verificadas a partir de espaços como o Porto, o Eixo principal de comércio e serviços e os espaços de assentamento habitacionais a partir dos dados coletados em campo, é possível destacar algumas considerações.

O Porto é entendido como uma das espacialidades em que sua função não foi alterada, mesmo com a importância regional assumida pela circulação rodoviária desde o contexto da integração territorial da Amazônia ao restante do Brasil, ou pelos impactos socioterritoriais promovidos pela implantação da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. O Porto permanece enquanto espaço de referência para as dinâmicas socioespaciais e socioeconômicas que se desenvolvem na cidade em sua relação com o rio. Nota-se, como consequência das vivências e experiências (LEFEBVRE, 1974) dos sujeitos com o espaço, simbolismos e práticas culturais (identidades territoriais) atreladas ao uso do rio e do Porto.

A análise do mercado do peixe no Porto da cidade é um outro fator de permanência, tanto no que se refere a forma, quanto o conteúdo que ele desempenha. É um espaço que não sofreu grandes alterações em sua estrutura ao longo dos anos e, também, não passou a desempenhar relações novas que descaracterizassem sua função de comercialização de pescado

e reprodução da vida cotidiana atrelada ao uso do rio, apresentando-se enquanto um resíduo espacial na cidade (LEFEBVRE, 2001).

Percebe-se algumas mudanças de caráter estrutural no terminal hidro-rodoviário e no local de embarque e desembarque flúvio-rodoviário, com a ampliação e construção de trapiches de concreto, no entanto, sem profundas alterações nas dinâmicas (relações socioespaciais) que esses espaços desempenham. A dinâmica híbrida de circulação e transporte ainda é um forte destaque do cenário vitoriense. Os canais fluviais não perderam relevância em função da rodovia, tão pouco tiveram diminuições drásticas em seu uso.

No que se refere a forma com que a beira rio da cidade é utilizada por diversos agentes (empresas, comerciantes e a própria população local) provoca-nos a ressaltar que mais do que “orla fluvial”, de fato o que existe em Vitória do Xingu é, em grande medida, um Porto, presente nas diferentes formas de uso e apropriações materiais e simbólico-culturais desse espaço. A verdade é que desde a sua gênese, o *leitmotiv* de Vitória do Xingu tem sido o de desempenhar esse papel portuário dentro da região, em que pese as suas recentes alterações. Destaca-se, nesse sentido, a função portuária “nodo conectiva” desempenhada por Vitória do Xingu no contexto regional da Transamazônica e Xingu como um espaço de passagem e conexão.

A construção da Prainha ao longo do Porto caracteriza-se como um cenário de mudança nas práticas desempenhadas a beira-rio da cidade, eis que agora passa a apresentar uma nova forma de uso do espaço, atrelada ao exercício do lazer, diferentemente dos demais espaços ao longo do Porto, em que seus usos ocorrem através de práticas circunscritas à (sobre)vivência (SILVA; MALHEIRO, 2005), à dinâmica socioeconômica, simbólica e cultural. Ressalta-se que essa nova forma de uso do espaço, embora derivada de uma ação estatal, foi rapidamente incorporada na dinâmica da cidade por meio de práticas socioespaciais ligadas ao banho de rio, assim como cartão postal do local que passou a sediar o festival de verão (VitSol) do município.

Após a construção da UHE Belo Monte, verifica-se uma tendência muito forte de mudanças nos estabelecimentos comerciais, sobretudo pela existência de melhores infraestruturas, além de mecanismos modernos utilizados na venda das mercadorias, como máquinas de cartão de crédito/débito e programas com leitores de código de barras. Dessa forma, entrevê-se que a cidade passa a apresentar, a partir das atividades comerciais, novas formas de desempenhar a comercialização de seus produtos, possibilitando aos clientes diversos meios para o pagamento.

Em função do emprego dos *royalties* provenientes da hidrelétrica, os objetos espaciais construídos na cidade, como o estádio de futebol, as quadras de esporte e o novo mercado municipal caracterizam-se como sinais da modernização no interior da cidade, estabelecendo um grande impacto paisagístico em uma pequena cidade da Amazônia. No que se refere ao novo mercado municipal, sua construção descaracteriza a existência do mercado do peixe no Porto da cidade, no entanto, o que se verifica é que a população local não se submete a essas tentativas de mudanças em seus modos de vida, subutilizando-o em função de não atender os anseios sociais locais.

De um modo geral, os espaços de assentamento socialmente produzidos antes da hidrelétrica sofreram grandes mudanças após a construção da usina, pelo menos no que se refere a implantação de elementos estruturais, como a pavimentação, rede de esgoto e drenagem pluvial, conforme se argumentou no terceiro capítulo.

A produção de novas espacialidades urbanas, fruto do processo de ocupação iniciado na cidade após a construção da UHE Belo Monte, originou novos bairros situados nas proximidades da rodovia com fortes aspectos de periferização, tais como os bairros Nova Vitória, Laticínio, Nova Conquista e Bela Vista. Mesmo a gênese desses bairros derivando do processo migratório ocorrido na cidade em função da hidrelétrica, e tendo a rodovia como referência de sua localização absoluta, estes espaços de assentamento ainda manifestam relações que reafirmam a relação cidade-rio em Vitória do Xingu, seja por meio da estrutura das habitações, das atividades econômicas desempenhadas ou das práticas socioespaciais.

Essas relações dos sujeitos com os espaços de assentamento acabam produzindo identidades territoriais que convivem, em grande medida, com objetos e formas espaciais ligadas a modernização (tecnosfera) e, por outro lado, apresentam comportamentos e conteúdos sociais (psicosfera) dotados de significados de um tempo tradicional, ligados ao uso do rio.

Por fim, esta dissertação buscou entender a produção da cidade a partir da compreensão das dinâmicas regionais existentes, principalmente levando em conta as frentes de expansão da fronteira urbana amazônica (BECKER, 2013). Nesse sentido, argumenta-se que Vitória do Xingu também evidencia a urbanodiversidade (TRINDADE JR., 2013), característica da grande maioria das cidades amazônicas. Percebeu-se que a pequena cidade vitoriense passou a condensar, nos últimos anos, a dinâmica de um tempo extremamente veloz e, na contramão desse aspecto, ao mesmo tempo, revelar uma outra dinâmica ligada a um tempo lento, tradicional, de natureza residual.

A despeito dessa consideração e tendo em vista a produção do espaço regional e da formação da cidade atrelada a dinâmica do rio e da floresta, acentuou-se o seu caráter híbrido em função das rodovias (PA-415 e Transamazônica) e da Hidrelétrica de Belo Monte. Por consequência, novas relações foram forjadas em meio às já existentes no interior da cidade, ocasionando significativas mudanças em um período de poucos anos. No entanto, essas novas relações não se homogeneizaram pela cidade, sendo perceptível uma heterogeneidade de práticas, formas e relações que denotam à dinâmica ribeirinha e ao uso do rio.

Observou-se a inserção de formas e conteúdos à cidade sob o discurso de desenvolvimento, da introdução do “novo”, do moderno, rompendo assim as dinâmicas existentes e predominantes. É interessante reforçar que o que antes predominava não deixa de existir, e ambas as relações, novas e tradicionais, passam a coexistir. O destaque disso tudo se deve a permanência do tradicional, que resiste, sem ao menos se dar conta de que nesse campo de relações o seu papel se configura através da obstinação em permanecer, de continuar existindo.

Pela análise empreendida, outro aspecto a ser considerado nesta parte conclusiva é que a cidade de Vitória do Xingu vem apresentando características singulares a partir da construção da hidrelétrica, reverberando formas e realidades urbanas que, guardadas as similaridades é, em alguns aspectos, distinta das demais cidades amazônicas. Tais características, de cidade ribeirinha, rodoviária e, mais recentemente, de uma cidade ligada às frentes de expansão econômica (TRINDADE JR., SILVA; AMARAL, 2008), como forma de ampliação da matriz energética brasileira, materializada pela construção da Hidrelétrica de Belo Monte, tem levado a pequena cidade vitoriense a ser classificada, por nós, como uma *cidade flúvio-rodoviária ligada a uma frente de expansão energética*.

A partir do contexto no qual a cidade de Vitória do Xingu está inserida, levando em consideração os padrões de organização do espaço amazônico propostos por Gonçalves (2001), é possível verificar certas singularidades no espaço local. Apesar dos padrões serem importantes para estabelecer rupturas na Amazônia, eles são simplificadores para considerar a diversidade territorial e urbana verificada em Vitória do Xingu.

De acordo com Gonçalves (2001), até a década de 1960 predominava na região o padrão “rio-várzea-floresta”. A partir desse período um outro padrão passou a ser verificado no espaço amazônico, o padrão “estrada-terra firme-subsolo”. Analisando de maneira mais incisiva esses padrões, é possível compreender que o autor leva em consideração três elementos para

caracterizar os padrões de organização do espaço amazônico: a forma de circulação, o sítio geográfico e o local onde se extraem os recursos.

Nesse sentido, Vitória do Xingu quebra e, ao mesmo tempo, articula os padrões descritos pelo autor. No que se refere a forma de circulação, Vitória do Xingu é híbrida, pois há a utilização tanto do **rio** como da estrada/**rodovia** como forma de circulação, tendo em vista que a própria cidade se consolida através desse ponto de conexão entre o rio e a estrada na região do baixo e médio Xingu. No que se refere ao sítio geográfico, a **terra firme** predomina, pois diferentemente de outras cidades ribeirinhas, a várzea não corresponde ao sítio predominante em Vitória do Xingu. Por fim, no que se refere ao local onde se extraem os recursos, há uma presença muito forte da questão **agrícola**, derivada da extração de recursos/alimentos/produtos relacionadas ao campo. Ainda no que se refere ao local onde se extraem os recursos, a partir da construção da hidrelétrica, verifica-se a exploração hídrica do rio para geração de **energia**.

Com base nessas características, não devemos deixar de considerar que os padrões descritos por Gonçalves (2001) não são suficientes para explicar a organização espacial de Vitória do Xingu. A diversidade territorial e urbana verificada na cidade a partir do hibridismo entre “**rio – rodovia – terra firme – agrícola – energia**” denotam o quão diversa é a região amazônica e como Vitória do Xingu protagoniza, nesse sentido, condições e possibilidades de se pensar as distintas dinâmicas territoriais regionais existentes.

Por fim, não somente para a sintetização do trabalho este espaço é destinado. Torna-se importante tecer algumas proposições e reflexões a respeito dessas transformações verificadas na cidade de Vitória do Xingu a partir de um empreendimento de grande porte como foi a hidrelétrica de Belo Monte. Se, por um lado, as políticas públicas oferecem oportunidades econômicas e de modernização à cidade, por outro lado, essas mudanças não suprimiram totalmente as relações socioespaciais construídas historicamente na cidade e que produziram sua identidade geográfica. Essas relações e práticas socioespaciais que denotam usos específicos ligados à gênese da cidade devem ser potencializadas e não relativizadas, pois a medida que descaracterizam, contribuem em inviabilizar a reprodução dos sujeitos sociais na cidade.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Demerval da Silva. **Vitória do Xingu e sua história**. Belém/PA: Gráfica Aquarela e Editora, 2016.
- BARBOSA, E. J. S.; BENTES, L.; RAIOL, R. K. S. Vigia de Nazaré (PA): organização socioespacial e a cidade, 1616 a 1960. In: NUNES, F. A.; KETTLE, W. O. (Orgs.) In: **Paisagens contam histórias**. 1 ed. Goiânia: Espaço Acadêmico, 2019, p. 47-78.
- BECKER, Bertha. **A urbe amazônida: a floresta e a cidade**. 1ª. Ed. – Rio de Janeiro :Garamond, 2013.
- BRASIL. **Lei nº 6.766, de 19 de Dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Brasília, em 19 de dezembro de 1979.
- CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Urbanismo rural**. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira. Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para que e para quem? In: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (org.). **O Rural e o Urbano na Amazônia: Diferentes olhares em perspectivas**. Belém: EDUFPA, p. 55-93, 2006.
- CARVALHO, Gleiciely Barroso. **Reprodução urbana na Amazônia: interpretação do circuito superior da economia da cidade de Altamira (PA)**. Dissertação (Curso de Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO), Universidade Federal do Pará, Belém, 2019. 173 f.
- CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, Edna (Org.) **Cidades na floresta**. – São Paulo : Annablume, 2008.
- CELLARD, André. Análise documental. In. Vários Autores. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.
- CHAVES, Ricardo Santana. **A CIDADE DA HIDRELÉTRICA: Usina de Belo Monte e a Expansão Urbana Recente em Vitória do Xingu/PA**. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Pará, Altamira, 2018.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 49, n. 3, p. 39-68, 1987.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: editora Ática, 1989.
- COSTA, Tatiane de Cássia da. **A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA)**. Dissertação (Curso de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012. 163 f.
- COUDREAU, Henri (1859 – 1899). **Viagem ao Xingu**; tradução: Eugênio Amado ; apresentação: Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1977.
- FEARNSIDE, Philip M. **Hidrelétricas na Amazônia: impactos ambientais e sociais na tomada de decisões sobre grandes obras** / Philip M. Fearnside. - Manaus: Editora do INPA, 2015.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001.

- HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- _____. O “novo” imperialismo: acumulação por espoliação. **Socialist register**, v. 40, n. 1, p. 95-126, 2004.
- _____. **Os limites do capital**. Editorial Boitempo, tradução: Magda Lopes, 2013.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico (2010) e Estimativas populacionais (2019)**.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Histórico de Vitória do Xingu**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/vitoria-do-xingu/historico>. Acesso em 22/07/2020. v4.4.6, 2017.
- LEDTAM/UFPA. **Laboratório de Estudos das Dinâmicas Territoriais na Amazônia**. Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Altamira, Faculdade de Geografia, 2021. Acesso: <https://ledtam.ufpa.br/index.php/pt-br/>.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974a.
- _____. “**La producción del espacio**.” *Papers: revista de sociologia* 3 (1974b): 219-229.
- _____. **A Vida cotidiana no mundo moderno** (Trad. Alcides João de Barros). São Paulo, Editora Ática, 1991.
- _____. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo : Centauro, 2001.
- _____. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- LIMA, M. M. **Baião: mudanças e permanências em uma cidade ribeirinha à jusante do rio Tocantins-PA**. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Geografia e Cartografia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.
- _____. **A ribeira e a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação**. Dissertação (Mestrado em geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.
- MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, v. 13, n. 1, p. 109-138, 1999.
- MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Entre rios, rodovias e grandes projetos: Mudanças e permanências em realidades urbanas do baixo Tocantins (Pará). **História Revista**, ISSN-e 1984-4530, ISSN 1414-6312, Vol. 14, Nº. 2, 2009. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4852126>. Acesso em: 02 Nov. 2019.
- MARTINS, J. S. **A chegada do Estranho**. São Paulo. Hucitec, 1993.
- MARTINS, J. S. As temporalidades da história na dialética de Henri Lefebvre. In: _____. (Org) **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo, Hucitec, 1996. p. 13-23.
- MIRANDA NETO, José Queiroz de. **Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência** / José Queiroz de Miranda Neto. - Presidente Prudente: [s.n], 2016. 370 f. Tese (doutorado).
- NEVES, Italla Cristina; AMORIM, Edilane Bezerra; AMARAL, Márcio Douglas. Grandes projetos econômicos (GPE) na volta grande do Xingu: implicações socioespaciais no município de Vitória do Xingu. **Nova Revista Amazônica**, v. 7, n. 3, p. 25-48, 2019.

NORTE ENERGIA S.A. **Relatório final consolidado de 2020**. Janeiro de 2021. Acesso em: <https://www.nortenergiasa.com.br/pt-br/norte-energia/relatorios-anuais>.

OLIVEIRA, José Aldemir. As pequenas cidades da Amazônia: espaços perdidos e reencontrados. In: DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. L. (Orgs.) **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2. Ed. - São Paulo: Contexto, 2001. p. 199-213.

OLIVEIRA, José Aldemir. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. In: **Ciência e Cultura**, v.58(3), São Paulo, Jul/Set. 2006.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.) **Cidades na floresta**. – São Paulo : Annablume, 2008.

OLIVEIRA, J. A; SCHOR, T. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR., S. C; TAVARES, M. G. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

RANDOLPH, Rainer. A dialética entre o próximo e o distante: reflexões acerca da cidade e do urbano contemporâneos. In: LIMONAD, Ester (org.). **Entre a Ordem Próxima e a Ordem Distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre**. Niterói: UFF/GECCEL, p. 34-68, 2003.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**, 3ª ed., São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. – 4ª Ed. 5. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

_____. **Espaço e Método**. 5ª. Ed., reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SCHOR, Tatiana. As cidades invisíveis da Amazônia brasileira. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, v. 12, n. 28, p. 67-84, 2013.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir de. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira. **Acta Geográfica**, v. 5, n. 11, p. 15-30, 2011.

SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira. “A face ribeirinha da orla fluvial de Belém: espaço de (sobre)vivência na diferença”, In Saint-Clair Cordeiro Trindade Jr., Marcos Alexandre Pimentel da Silva (orgs.), **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**, Belém, Edufpa, 2005, p. 145-169.

SILVA, Marcos A. P. **A cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém**. Dissertação de Mestrado. Belém: PPGCS/IFCH/UFPA, 2006. SIMONIAN, Ligia T. L. (Org.). **Belém do Pará: história, cultura e sociedade**. Belém: Editora do NAEA, 2010.

SILVA, Maria Lima da. **A cidade da barragem de Belo Monte** – Maria Lima da Silva. – Belém-PA: Gráfica Aquarela e Editora, 2016.

TRINDADE JR., Saint Clair Cordeiro da. Espacialidades e temporalidades na dinâmica das formações urbanas. **Revista Cidades**. Presidente Prudente, v. 1, n. 2, p. 241-258, 2004.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa. (orgs). **Cidades Ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA. 2008.

TRINDADE JR. Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; AMARAL, Márcio Douglas Brito, “Das ‘janelas’ às ‘portas’ para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia”, In. Saint-Clair Cordeiro Trindade Jr, Maria Goretti da Costa Tavares (orgs.), **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: Edufpa, 2008, p. 27-48.

TRINDADE JR, S. C. **A cidade e o rio na Amazônia**: mudanças e permanências face às transformações sub-regionais. Projeto de pesquisa submetido ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ. Belém: 2008.

TRINDADE JR., S. C. et al (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: ICSA/UFPA, 2009.

TRINDADE JR, S. C. Cidades na floresta: os " grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 51, p. 113-150, 2010.

_____. Patrimônios, vivências e representações do espaço em políticas de requalificação urbana na Amazônia. **Revista Espaço e Geografia**, v. 16, n. 2, p. 483-513, 2013.

_____. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA**, Belém, n. 321, p.1-22, dez. 2013.

_____. Uma Floresta Urbanizada? Legado e Desdobramentos de uma Teoria sobre o Significado da Cidade e do Urbano na Amazônia. **Espaço Aberto**, PPGG – UFRJ, v. 3, n. 2, p. 89-108, 2013.

_____. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n.4, Número especial, p. 93-106, dez., 2015.

_____. Cidade e floresta: paisagens, interações e horizontes de vida urbana na Amazônia. **Ciência Geográfica**, v. XXV, p. 311-324, 2021.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo de penetração numa área Amazônica**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1972.

VITÓRIA DO XINGU. ENGEVIX ENGENHARIA S/A. **Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Vitória do Xingu – 2011**. Vitória do Xingu, 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE 01 - aplicação para os usuários do Porto e da Orla²⁷

I – DADOS DO ENTREVISTADO/USUÁRIO DO PORTO E DA ORLA

1) Localização:

- Área do Porto da REICON
- Área do terminal hidro-rodoviário
- Área de embarque e desembarque flúvio-rodoviário
- Área da Prainha e do Mercado
- Área do Porto da Gabriela

2) Qual(is) o seu ramo de atividade(s): _____

3) Especificação da mercadoria/serviço produzida (o), comercializada (o): _____

4) Tempo de funcionamento da atividade no local: _____

5) Tempo de funcionamento da atividade em outro local antes do atual: _____

6) Razão da transferência de endereço, caso tenha havido: _____

II – IMPORTÂNCIA DA ORLA/RIO

1) Qual a importância do transporte fluvial: Grande Média Pequena Nenhuma

2) Qual a importância do rio: Grande Média Pequena Nenhuma

3) Qual a importância da orla: Grande Média Pequena Nenhuma

4) Para você, o rio/porto/orla tem importância devido:

- à beleza atrativa da paisagem natural
- à abundância da água para o uso
- ao contato da via fluvial com a via rodoviária
- à facilidade de contato com a população ribeirinha
- o transporte de mercadorias e produtos/serviços

5) Frequência no uso do transporte fluvial:

- Diariamente
- Semanalmente
- Mensalmente
- Semestralmente
- Anualmente
- Não usa

6) Destino dos rejeitos sólidos e líquidos:

- Fossa
- Direto para o rio
- Para o sistema de esgoto
- Para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua

²⁷ Adaptado de LIMA, M. M. **Baião: mudanças e permanências em uma cidade ribeirinha à jusante do rio Tocantins-PA**. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Geografia e Cartografia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

- Coleta pública
- Coleta particular
- Não gera rejeitos/lixos

III – SOBRE O USO DA ORLA/RIO

1) Principal uso do rio:

- Transporte
- Contemplação da paisagem
- Recursos (água, peixe etc.)
- Atividade trabalhista
- Lazer
- Turismo
- Manifestação cultural
- Outro _____

2) Principal uso da orla:

- Transporte
- Contemplação da paisagem
- Recursos (água, peixe etc.)
- Atividade trabalhista
- Lazer
- Turismo
- Manifestação cultural
- Outro _____

3) A infraestrutura da orla atende satisfatoriamente às suas necessidades? Sim Não

4) Principal problema apresentado na orla:

- Infraestrutura precária
- Poluição/lixo (moradores/usuários/barcos/esgoto)
- Ausência de trapiches e portos
- Poluição sonora
- Violência
- Não tem problema
- Outro. Qual? _____

5) Principal vantagem de se localizar na orla: _____

6) Você utiliza a orla/rio para fins:

- Habitacionais
- Comerciais
- De deslocamento e transporte
- Trabalhistas
- Lazer

7) Sobre a necessidade de intervenções e de novas obras na orla da cidade, você é:

- Favorável
- Desfavorável
- Não há necessidade
- Depende. De quê? Por quê? _____

8) Uma ação a ser tomada pelo poder público para melhorar a orla:

- Ampliação da orla
- Requalificação
- Implementar mais áreas de lazer na orla
- Deslocamento das atividades de carga e descarga para um outro local distante da orla
- Outro. Qual? _____

9) Em sua opinião o rio está poluído? () Sim () Não

10) Indique um elemento que esteja causando essa poluição:

- Poluição aquaviária
- Descarte de lixo no rio pelos usuários da orla
- Despejo de esgotos diretamente no rio
- Poluição sedimentar
- Outro. Qual? _____

11) As áreas da orla ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para:

- Espaços de recreação, lazer e turismo;
- Construção de portos e trapiches públicos;
- Construção de portos e trapiches particulares;
- Estabelecimento de novas atividades econômicas comerciais e industriais;
- Para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla;
- Para fins habitacionais;
- Para a construção de vias públicas abertas para os rios;
- Devem ser mantidas como estão;
- Outros _____

12) É favorável à criação de mais áreas públicas e de lazer na orla da cidade?

- Sim () Não

13) Parte da orla onde deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer?

- Em áreas ainda naturalmente preservadas;
- Em área sem uso específico ou subutilizadas;
- Ao longo da orla a partir de remanejamentos e desapropriações;
- Em áreas de feiras e mercados informais;
- Outros _____

APÊNDICE 02 - aplicação nos estabelecimentos da área principal de comércio e serviços de Vitória do Xingu²⁸

I – IDENTIFICAÇÃO DO ESTABELECIMENTO

- 1) **Localização:** _____
- 2) **Qual(is) o seu ramo de atividade(s):** _____
- 3) **Especificação da mercadoria/serviço produzida (o), comercializada (o):** _____
- 4) **Tempo de funcionamento da atividade no local:** _____
- 5) **Tempo de funcionamento da atividade em outro local antes do atual:** _____
- 6) **Razão da transferência de endereço, caso tenha havido:** _____

II – CARACTERÍSTICAS DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

- 1) **Qual a escala de abrangência de sua atividade:**
() municipal () estadual () regional () nacional () internacional
- 2) **O estabelecimento utiliza ou já utilizou o rio para receber ou enviar mercadorias?**
() utiliza. () não utiliza. () já utilizou, não utiliza mais.
- 3) **Case já tenha utilizado, qual a razão de não mais utilizar o rio para receber ou enviar mercadorias?** _____
- 4) **O estabelecimento possuiu ou possui trapiche ou porto próprio?**
() possui () não possui () possuiu, não possui mais.
- 5) **O estabelecimento utilizou ou utiliza a rodovia para enviar ou receber mercadorias?**
() utiliza. () não utiliza. () já utilizou, não utiliza mais.
- 6) **O estabelecimento utilizou ou utiliza o transporte aeroviário para receber ou enviar mercadorias ou produtos?** () utiliza. () não utiliza. () já utilizou, não utiliza mais.
- 7) **Importância do transporte fluvial, do rio e da orla para as atividades do estabelecimento?**
 - a) **Hoje:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.
 - b) **No passado:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.
- 8) **Importância do transporte rodoviário para as atividades do estabelecimento?**
 - a) **Hoje:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.
 - b) **No passado:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.
- 9) **Importância do transporte aeroviário para as atividades do estabelecimento?**
 - a) **Hoje:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.
 - b) **No passado:** () muito importante. () pouco importante. () nenhuma importância.

²⁸ Adaptado de LIMA, M. M. **Baião: mudanças e permanências em uma cidade ribeirinha à jusante do rio Tocantins-PA.** Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Geografia e Cartografia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

10) Dentro do Município e da região do Baixo Xingu, qual das formas de transporte abaixo é (são) mais importante(s) para o desenvolvimento da sua atividade:

- o transporte rodoviário
- o transporte fluvial
- o transporte rodo-fluvial
- o transporte aeroviário
- nenhuma

11) Dentro do Estado do Pará e da região amazônica, qual das formas de transporte abaixo é mais importante(s) para o desenvolvimento da sua atividade:

- o transporte rodoviário
- o transporte fluvial
- o transporte rodo-fluvial
- o transporte aeroviário
- nenhuma

12) Dos equipamentos abaixo, qual(is) o(s) mais importantes para o desenvolvimento de sua atividade?

- os portos e trapiches
- o terminal rodoviário
- o aeroporto
- outros _____
- nem um dos equipamentos acima

13) Para a sua atividade, o rio tem importância devido:

- à beleza atrativa da paisagem natural
- à abundancia da água para o uso
- ao contato da via fluvial com a via rodoviária
- à facilidade de contato coma população ribeirinha
- o transporte de mercadorias e produtos/serviços

14) Frequência no uso do transporte fluvial hoje nas atividades do estabelecimento?

- diariamente semanalmente mensalmente semestralmente anualmente não usava sem qualquer regularidade

15) Frequência no uso do transporte fluvial no passado nas atividades do estabelecimento?

- diariamente semanalmente mensalmente semestralmente anualmente não usava sem qualquer regularidade

16) Se empresa de transporte, especificar:

a) Tipo: _____

b) Horários: _____

c) Origem e destino das viagens: _____

17) Que tipo de rejeito (lixo) é produzido pela atividade que desenvolve?

Doméstico

Outros (especificar) _____

18) Qual o destino desse rejeito (lixo)?

Fossa

Direto para o rio

Para o sistema de esgoto

Para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua

Coleta pública

Coleta particular

Outro mecanismo. Especificar _____

III - SOBRE O USO DA ORLA (para as empresas que utilizam a orla).

1) A infraestrutura da orla atende às suas necessidades?

sim não parcialmente

2) Qual o principal problema que a empresa enfrenta ao usar a orla da cidade?

3) Quais as principais vantagens que a empresa possui ao desenvolver suas atividades na orla ou utilizando o rio?

4) Se o poder público quisesse melhor planejar e organizar a ocupação da orla, você seria:

Favorável Desfavorável Depende. Por quê/ de quê? _____

5) Identifique uma ação que deveria ser tomada pelo poder público para um melhor funcionamento da orla da cidade.

6) Em sua opinião o rio está poluído? () Sim () Não

7) Em caso positivo, indique três elementos que estejam causando poluição:

8) Você é favorável à criação de mais áreas públicas e de lazer na orla? () sim () não

9) As áreas da orla ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para fins de:

espaços de recreação, lazer e turismo

construção de portos e trapiches públicos

construção de portos e trapiches particulares

estabelecimento de novas atividades econômicas comerciais e industriais

- para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla
- para fins habitacionais
- para a construção de vias públicas abertas para os rios
- devem ser mantidas como estão
- outros _____

10) Em que área da orla deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer?

- em áreas ainda naturalmente preservadas
- em área sem uso específico ou subutilizadas
- ao longo da orla a partir de remanejamentos e desapropriações
- em áreas de feiras e mercados informais
- outros _____

IV - SOBRE AS MUDANÇAS OCORRIDAS A PARTIR DA UHE BELO MONTE

1) Em que ano você iniciou sua atividade comercial na cidade de Vitória do Xingu? _____

2) Você iniciou sua atividade comercial devido as possibilidades (promessas) de grandes negócios (lucro) provocadas pela construção da UHE de Belo Monte? () Sim () Não

3) A hidrelétrica tem (teve) importância para o desenvolvimento de seu negócio?

() Sim () Não

4) Após o início da construção da UHE Belo Monte, a concorrência de sua atividade comercial com outros estabelecimentos:

() Aumentou () Permaneceu da mesma forma () Diminuiu

5) Após o início da construção da UHE Belo Monte, seu rendimento (lucro) e comercialização de produtos:

() Aumentou () Permaneceu da mesma forma () Diminuiu

6) Qual era a importância do transporte fluvial para sua atividade antes da construção da UHE Belo Monte?

() Expressiva () Razoável () Inexpressiva

7) Qual a importância do transporte fluvial para sua atividade após a construção da UHE Belo Monte?

() Expressiva () Razoável () Inexpressiva

8) Qual era a importância do transporte rodoviário para sua atividade antes da construção da UHE Belo Monte?

() Expressiva () Razoável () Inexpressiva

9) Qual a importância do transporte rodoviário para sua atividade após a construção da UHE Belo Monte?

() Expressiva () Razoável () Inexpressiva

10) Houve alteração na forma de deslocamento utilizada por sua empresa para a manutenção de suas atividades comerciais após a construção da UHE Belo Monte?

Sim Não

11) Se sim, de qual forma?

Do rio para a rodovia Do rio para a via aérea

Da rodovia para o rio Da rodovia para a via aérea

12) Houve aumento de sua atividade comercial (produção/venda) após a construção da UHE Belo Monte?

Significativamente Razoavelmente Insignificativamente

13) Houve aumento de consumidores em seu estabelecimento comercial após a construção da UHE Belo Monte?

Significativamente Razoavelmente Insignificativamente

14) Houve mudança no perfil dos consumidores em seu estabelecimento comercial após a construção da UHE Belo Monte?

Significativamente Razoavelmente Insignificativamente

15) Houve mudança nos tipos de produtos e marcas adquiridos pelo consumidores em seu estabelecimento comercial após a construção da UHE Belo Monte?

Significativamente Razoavelmente Insignificativamente

16) Os meios de comunicação (rádio, TV, telefonia fixa, telefonia celular, internet) influenciam de alguma maneira no desenvolvimento de seu negócio?

Sim Não

17) Se sim, qual a importância desses meios de comunicação para o desenvolvimento de seu negócio?

Significativa Razoável Insignificativa

18) Qual (is) desses meios de comunicação (rádio, TV, telefonia fixa, telefonia celular, internet) são mais importantes desenvolvimento de seu negócio? _____

19) O estabelecimento comercial dispõe de máquina de cartão? Sim Não

20) Se sim, a utilização da máquina de cartão passou-se a ser utilizada a partir da construção da UHE Belo Monte? Sim Não

21) A modernização do espaço (construção de novos equipamentos urbanos e a melhoria destes) contribui(u) para o desenvolvimento de seu negócio? Sim Não

22) Que equipamentos urbanos implementados na cidade após a construção da UHE Belo Monte têm contribuído para o desenvolvimento de seu negócio?

Hospitais Escolas Bancos Outro _____

23) Como a chegada da UHE de Belo Monte você sentiu a necessidade de fazer alguma melhoria no seu estabelecimento no sentido de torna-lo mais moderno? Sim Não

24) Que investimentos você fez de fato no seu estabelecimento no sentido de modernizá-lo após a construção da UHE Belo Monte?

APÊNDICE 03 - aplicação nos espaços de ocupação intra-urbano da cidade de Vitória do Xingu²⁹

I- IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO (CHEFE DE FAMÍLIA) E DO DOMICÍLIO VISITADO

- 1) Nome: _____
- 2) Apelido: _____
- 3) Sexo: () M () F
- 4) Idade: _____
- 5) Naturalidade: _____
- 6) Endereço (rua): _____
- 7) Bairro: () Centro () Jardim Dall'acqua () Nova Conquista (Paulistinha)
- 8) Tempo de municipalidade: _____
- 9) Telefone: _____
- 10) Número de pessoas que moram no domicílio: _____
- 11) A quanto tempo reside nesse endereço? _____
- 12) Local de moradia anterior: _____
- 13) Local de Trabalho: _____
- 14) Profissão: _____
- 15) Grau de instrução:
- | | |
|-----------------------|--------------------|
| () Analfabeto | () Médio comp. |
| () Fundamental inc. | () Superior inc. |
| () Fundamental comp. | () Superior comp. |
| () Médio inc. | |
- 16) Número de pessoas que moram no domicílio: (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (+8)

II- IMPORTÂNCIA DO RIO PARA A VIDA

1) Qual a importância do rio para você e sua família? Porque?

- () serve de via de transporte.
- () é fonte de recurso (água, peixe, etc.).
- () é espaço de lazer (banhos, passeios, etc.).
- () é espaço de contemplação por sua beleza.
- () é onde se realiza ritos e manifestações religiosas e culturais.
- () não se aplica.

²⁹ Adaptado de LIMA, M. M. **Baião: mudanças e permanências em uma cidade ribeirinha à jusante do rio Tocantins-PA**. Monografia de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Faculdade de Geografia e Cartografia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

2) Quando você e sua família se deslocam dentro de sua cidade qual o meio de transporte que você mais utiliza?

() a pé. () de bicicleta. () de moto. () de ônibus. () de carro. () de van. () de barco/canoa. () não se aplica

3) Quando você e sua família se deslocam no Baixo Xingu ou municípios vizinhos, vocês fazem isso principalmente:

() a pé. () de bicicleta. () de moto. () de ônibus. () de carro. () de van. () de barco/canoa. () não se aplica

4) Quando você e sua família se deslocam para Belém, vocês fazem isso principalmente?

() de moto. () de ônibus. () de carro. () de van. () de barco/canoa. () não se deslocam/deslocaram.

5) A importância do transporte fluvial, do rio e da orla para você e sua família?

Hoje:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

No passado:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

6) Importância do transporte rodoviário para você e sua família?

Hoje:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

No passado:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

7) Importância do transporte aeroviário para você e sua família?

Hoje:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

No passado:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância () não se aplica

8) Dos equipamentos abaixo, qual(is) o(s) mais importantes para o seu transporte e de sua família?

() os portos e trapiches () terminal hidroviário
() o terminal rodoviário () nenhum dos equipamentos acima

9) Para você e sua família, o rio tem importância devido:

() à beleza atrativa da paisagem natural
() à abundância de água para uso
() ao contato da via fluvial com a via rodoviária
() facilitar o contato com parentes e amigos do interior
() o transporte de mercadorias e produtos/serviços
() não tem importância

10) Com que frequência você e sua família usam o transporte fluvial?

Hoje:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> diariamente | <input type="checkbox"/> anualmente |
| <input type="checkbox"/> semanalmente | <input type="checkbox"/> não usam |
| <input type="checkbox"/> mensalmente | <input type="checkbox"/> sem qualquer regularidade |
| <input type="checkbox"/> semestralmente | <input type="checkbox"/> não se aplica |

No passado:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> diariamente | <input type="checkbox"/> anualmente |
| <input type="checkbox"/> semanalmente | <input type="checkbox"/> não usam |
| <input type="checkbox"/> mensalmente | <input type="checkbox"/> sem qualquer regularidade |
| <input type="checkbox"/> semestralmente | <input type="checkbox"/> não se aplica |

11) Qual o destino dos lixos/rejeitos domésticos e sanitários?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fossa | <input type="checkbox"/> Coleta pública |
| <input type="checkbox"/> Direto para o rio | <input type="checkbox"/> Coleta particular |
| <input type="checkbox"/> Para o sistema de esgoto | <input type="checkbox"/> Queima |
| <input type="checkbox"/> Para o canal de acumulação ao longo da avenida/rua | |

III- SOBRE O USO DO PORTO/ORLA

1) Você e sua família vão regularmente à orla (beira-rio) da cidade?

- sim não às vezes não se aplica

2) Quando vão à orla da cidade, vão em razão de:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> lazer | <input type="checkbox"/> contemplar o rio |
| <input type="checkbox"/> fazer compras | <input type="checkbox"/> trabalhar |
| <input type="checkbox"/> usar o transporte fluvial | <input type="checkbox"/> outros |

3) A infraestrutura da orla atende às suas necessidades?

- Sim Não parcialmente

4) Quais os principais problemas que a orla apresenta para você e sua família?

5) Quais as principais vantagens que a orla apresenta para você e sua família?

6) Se o poder público quisesse melhor planejar e organizar a ocupação da orla, você seria?

- Favorável Desfavorável Depende.

7) Identifique uma ação que deveria ser tomada pelo poder público para um melhor funcionamento da orla de sua cidade.

8) Em sua opinião o rio está poluído? () Sim () Não () não se aplica

9) Em caso positivo, indique uma razão que esteja causando essa poluição:

() mal uso da orla () poluição sonora () não se aplica

() esgoto a céu aberto () lixo

10) Você é favorável à criação de mais áreas públicas e de lazer na orla de sua cidade?

() Sim () Não () não se aplica

11) As áreas da orla ainda não alteradas deveriam ser utilizadas para fins de:

() espaços de recreação, lazer e turismo

() construção de portos e trapiches públicos

() construção de portos e trapiches particulares

() estabelecimento de novas atividades econômicas comerciais e industriais

() para assentar atividades remanejadas de outras áreas da orla

() para fins habitacionais

() para a construção de vias públicas abertas para os rios

() devem ser mantidas como estão

12) Em que área da orla deveriam ser criadas mais áreas públicas e de lazer?

() em áreas ainda naturalmente preservadas

() em área sem uso específico ou subutilizadas

() ao longo da orla a partir de remanejamentos e desapropriações

() em áreas de feiras e mercados informais

() outras

IV - SOBRE AS MUDANÇAS OCORRIDAS A PARTIR DA UHE BELO MONTE

1) Forma de aquisição do terreno: () compra () aluguel () posse/ocupação () doação

2) Você acredita que as mudanças ou efeitos recentes em seu bairro são derivadas da construção da UHE Belo Monte? () Sim () Não () Não se aplica

3) Se sim, quais efeitos ou mudanças?

3.1 Infraestrutura:

() pavimentação () saneamento () iluminação pública

3.2 Construção e melhorias de equipamentos urbanos:

() escolas () postos de saúde () praças () Bancos () Hospitais

3.3 Segurança pública:

() aumento da violência () diminuição da violência () não houve alteração

4) Como você considerava (considera) o bairro que você mora?

Anterior à 2010:

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

Atualmente:

() Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

5) Quais dos componentes do saneamento básico existiam (existem) no seu bairro?

Anterior à 2010:

() Esgoto sanitário () Água encanada
() Coleta de lixo () Não se aplica
() drenagem pluvial

Atualmente:

() Esgoto sanitário () Água encanada
() Coleta de lixo () Não se aplica
() drenagem pluvial

6) Qual a sua fonte de renda?

() autônomo () aposentado/pensionista
() administração pública () outra
() Carteira assinada/empresa privada

7) Você foi beneficiado com algum tipo de emprego ou favorecimento econômico após a construção da UHE Belo Monte? () Sim () Não

8) Se sim, qual tipo? _____

9) No início da construção da UHE Belo Monte, o rendimento do domicílio:

() aumentou () permaneceu () diminuiu () não se aplica

10) E atualmente o rendimento financeiro da família?

() aumentou () permaneceu () diminuiu () não se aplica

11) Qual a importância da UHE Belo Monte para o seu trabalho e para a sua vida?

Antes de Belo Monte:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância

Atualmente:

() muito importante () pouco importante () nenhuma importância

12) Sua residência dispõe de internet fixa (wi-fi)? () Sim () Não

13) Sua residência dispõe de TV por assinatura? () Sim () Não

14) Você tem intenção ou disposição para mudar para outra área da cidade?

() Sim () Não () Depende da área

15) Se sim, qual área? _____

16) Quais as principais vantagens em morar/se localizar neste bairro?

- Amenidades naturais/recursos
- Fluxo de pessoas
- Lazer e a paisagem
- Localização (próximo ao rio, à rodovia, ao centro)
- Tranquilidade e segurança
- Terrenos mais baratos
- Boa infraestrutura
- Relação de proximidade com vizinhos e familiares
- Qualidade de vida
- Serviços
- Não tem vantagem

17) Quais os principais problemas/desvantagens em morar/se localizar neste bairro?

- Infraestrutura
- Violência
- Poucas áreas verdes e de lazer
- Poluição (do bairro, do rio)
- Saneamento
- Falta de água
- Poluição sonora
- Pouca possibilidade de emprego
- Não tem desvantagem